SKRZYDLATA POLSKA

NR 34 (528) • 20.VIII.1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł

ŚWIĘTO LOTNICTWA POLSKIEGO – 1961

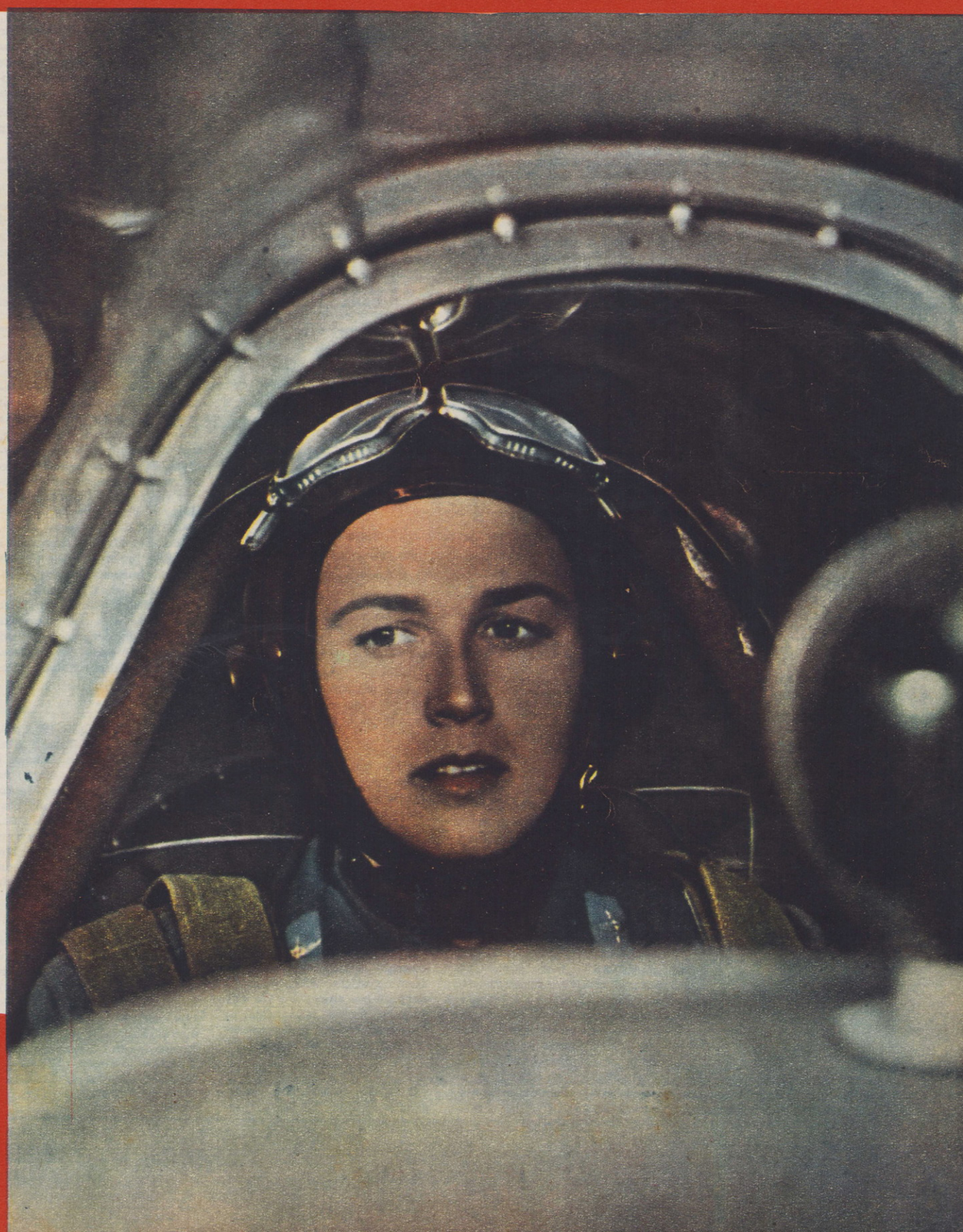
OD A DO Z SPORTU LOTNICZEGO
(str. 3–4–5–6)

„LOT" – 1961
(str. 7)

TAM, GDZIE SZKOLĄ SIĘ KADRY LOTNICTWA WOJSKOWEGO
(str. 12–13)

POLSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY
(str. 16–17)

TECHNIKA RAKIETOWA I ASTRONAUTYKA W POLSCE
(str. 22)



Do grona doświadczonych pilotów naszych ludowych Wojsk Lotniczych należy m. in. kpt. Zofia Dziewiszek-Andrychowska, długoletni instruktor i wychowawca kadr lotniczych.
Foto: L. Fogiel (2)

Z tygodnia na tydzień

● **CENTRALNE** Zawody Techniczno - Bojowe służby samochodowej Wojsk Lotniczych i OPL OK rozegrane zostały w lipcu br. Brało w nich udział kilkanaście patroli wyłonionych w eliminacjach związków taktyczno - operacyjnych. Zwycięzcą zespołowym został patrol por. Wacława Luca (kpr. A. Przeszło, st. szer. Z. Woźniak i st. szer. H. Kotkowski).

•

● **W FINLANDII** przebywał prawie miesiąc czasu (28.VI — 21.VII.) kierownik Lotniczego zespołu Usług Gospodarczych Aeroklubu PRL Leszek Kamiński, który na samolocie PZL-101 „Gawron" wykonywał pokazowe loty, opylając lasy i pola środkami owadobójczymi na obszarze ok. 2 tys ha. Fińscy eksperci pilnie obserwowali wyniki tej akcji i wydali pozytywną ocenę, zarówno co do właściwości polskiego samolotu jak i skuteczności zwalczania szkodników lasów i pól z powietrza. Finowie zamierzają zakupić, prawdopodobnie jeszcze w tym roku 2 samoloty PZL-101 „Gawron".

•

● **RADAR i RAKIETY** typu „Pershing" (przystosowane do głowic atomowych) za sumę 650 milionów marek zamierza zakupić NRF dla Bundeswehry w Stanach Zjednoczonych. Poinformował o tym prasę zachodnioniemiecki minister obrony — Strauss, który przebywał niedawno z wizytą w USA.

•

● **TWA** — amerykańskie towarzystwo lotnicze Trans World Air Lines (w skrócie — TWA) otwiera w Warszawie swe biuro informacyjne.

•

● **CARAVELLE** „Flandre" należąca do „Air France" ustanowił nowy rekord na trasie Paryż — Tel Aviv (3 300 km), przelatując ją w czasie 4 godz. 25 minut. Dotychczasowy najszybszy przelot na tej trasie wynosił 5 godzin.

•

● **FIGURĘ** pierwszego kosmonauty mjr Jurija Gagarina przygotowuje do wykonania, na podstawie zdjęć fotograficznych, sztab specjalistów z gabinetu figur woskowych Madame Thussaud w Londynie.

•

● **GAGARINKA** — takie imię otrzymała dziewczynka, córka p. Chojeckich z Zielonej Góry, która urodziła się w stolicy Ziemi Lubuskiej 22 lipca o godz. 12,15, tj. w tym samym czasie, kiedy radziecki kosmonauta mjr Jurij Gagarin owacyjnie witany w tym mieście przejeżdżał Alejami Niepodległości. Wiadomość podała „Gazeta Zielonogórska".

•

● **15 LAT** swego istnienia obchodziły Lotnicze Zakłady Remontowe. Uroczystość jubileuszowa, na którą przybył gen. bryg. pil. Michał Jakubik, połączona została z wręczeniem sztandaru przechodniego za zdobycie 1-go miejsca we współzawodnictwie międzyzakładowym w resorcie MON-u. 15-lecie Zakładów uczczono również umieszczeniem na dachu jednej z hal globusa z okrążającym go sputniczkiem, którego wprowadzono na „orbitę" z pokładu śmigłowca.

•

● **W HOLANDII** odbędą się 2 września br. Międzynarodowe Zawody Balonowe, na które Aeroklub PRL ma zamiar wysłać załogę w składzie: dowódca balonu inż. S. Makaruk, pomocnik techniczny inż. Zb. Burzyński. Przewidziany jest start na nowym polskim balonie „Polonez" o pojemności 600 m sześc. W zawodach tych może startować tylko 1 pilot z każdego państwa. Byłby to więc pierwszy po wojnie start naszych pilotów balonowych w imprezie zagranicznej. (S)

•

● **FIZJOLOGICZNE** problemy lotów kosmicznych człowieka omówił kandydat nauk medycznych N. Gurowski w artykule zamieszczonym w moskiewskim dzienniku „Iz-

Nowy imponujący sukces radzieckiej astronautyki

MAJOR HERMAN TITOW — PIERWSZY CZŁOWIEK KTÓRY BYŁ W KOSMOSIE PRZESZŁO DOBĘ

DRUGI KOSMONAUTA RADZIECKI MAJOR HERMAN STIEPANOWICZ TITOW

Herman Titow urodził się w roku 1935 we wsi Wiennieje Zylino, rejonu kosichińskiego, kraju Altajskiego, w rodzinie nauczyciela. Jest on Rosjaninem.

Titow ukończył szkołę średnią w tym samym rejonie. Od roku 1945 do 1957 uczył się w stalingradzkiej szkole lotnictwa wojskowego, którą ukończył jako prymus; zdał egzamin z techniki pilotowania na „bardzo dobrze". Po ukończeniu szkoły został skierowany do służby wojskowej do leningradzkiego okręgu wojskowego.

Titow jest kandydatem na członka KPZR.

Jest on żonaty. Żona jego Tamara ma obecnie 24 lata.

6 sierpnia 1961 r. o godzinie 8 rano czasu warszawskiego nastąpił w ZSRR start statku kosmicznego „Wostok-2", mającego na pokładzie kosmonautę majora Hermana Titowa. Pojazd wszedł na orbitę zbliżoną do przewidywanej. Jej najmniejsza odległość od Ziemi wynosiła 178 km, a odległość największa — 257 km. Kąt nachylenia orbity względem płaszczyzny równika ziemskiego był równy 64 stopniom i 56 minutom. Początkowy okres obiegu statku kosmicznego wynosił 88 minut i 36 sekund. „Wostok-2" ważył 4 731 kG, bez ostatniego członu rakiety nośnej.

Celem eksperymentu było zbadanie jaki wpływ będzie mieć na organizm ludzki długotrwały lot po orbicie z lądowaniem na powierzchni Ziemi oraz ustalenie sprawności człowieka i jego zdolności do pracy podczas dłuższego pobytu w stanie nieważkości.

Z kosmonautą była utrzymywana dwustronna łączność radiowa. Równocześnie w głównym ośrodku obserwacyjnym uczeni radzieccy oglądali zachowanie się kosmonauty na ekranach telewizyjnych oraz czuwali nad stanem jego organizmu, mając bieżące wyniki pomiarów telemetrycznych.

Po 25 godzinach i 18 minutach lotu wokół naszej planety kosmonauta Herman Titow zdrów i cały powrócił na Ziemię. Historyczna wyprawa zakończyła się na osiemnastym okrążeniu Ziemi. „Wostok-2", przebywszy ponad 700 000 km, wylądował w pobliżu miejsca, gdzie 12 kwietnia br. zakończył swą pierwszą podróż kosmiczną Jurij Gagarin, tzn. w okręgu saratowskim, około 720 km na południowy wschód od Moskwy.

Udany eksperyment z „Wostokiem-2" otwiera szerokie perspektywy dalszego rozwoju kosmicznych wypraw człowieka.

ŚWIĘTO LOTNICTWA POLSKIEGO — 1961

23 sierpnia br., w 17-tą rocznicę wstąpienia do akcji bojowej na przyczółku warecko-magnuszewskim 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", obchodzimy tradycyjne Święto Lotnictwa Polskiego. Z tej okazji przygotowaliśmy specjalny 24-stronicowy numer informacyjny — o współczesnym lotnictwie polskim.

Z okazji Święta Lotnictwa Polskiego składamy wszystkim Czytelnikom-lotnikom, pracownikom i sympatykom lotnictwa serdeczne życzenia pomyślności w życiu osobistym i sukcesów w pracy zawodowej dla lotnictwa polskiego.

Redakcja

wiestia". Autor podaje w nim szereg interesujących danych dotyczących pracy układu sercowo - naczyniowego mjr Gagarina przed startem, w czasie lotu w Kosmos i po powrocie na Ziemię.

•

● **W KLUBIE** Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich w Warszawie odbyło się 3 sierpnia br. spotkanie członków Klubu z przedstawicielem handlowym na Wschodnią Europę Australijskich Linii Lotniczych „QANTAS" panem J. L. Burgerem. Towarzystwo „QANTAS" jest pierwszym amerykańskich towarzystwem lotniczym, które od 2 lat eksploatuje na swych liniach samoloty odrzutowe typu „Boeing - 707", łącząc swymi lotami dookoła świata 23 krajów z Australią. W spotkaniu uczestniczyli również przedstawiciele PLL „LOT" oraz warszawskich placówek towarzystw BOAC, BEA i Air India, z którymi współpracują Australijskie Linie Lotnicze.

•

● **150 NUMER** „Wojewódzkiego Przeglądu Lotniczego" ukazał się w lipcu br. Jest to, jak wiadomo, miesięcznik Dowództwa Wojsk Lotniczych i OPL OK, który wydawany jest już od 15-tu lat. Z okazji jubileuszu kolegom z bratniej redakcji serdecznie gratulujemy.

•

● **PRÓBA WYSTRZELENIA** nowego sztucznego satelity Ziemi podjęły wieczorem 3 sierpnia br. amerykańskie siły lotnicze. Próba zakończyła się niepowodzeniem. „Discoverer 28" nie wszedł na orbitę.

•

● **JURIJ GAGARIN** zwiedzeniem stolicy Brazylii zakończył swą kilkudniową wizytę w tym największym kraju Ameryki Łacińskiej. Radziecki kosmonauta został przyjęty przez prezydenta Brazylii Quadrosa, który wręczył Gagarinowi order brazylijski. Mjr Gagarin złożył także wizytę ministrowi lotnictwa tego kraju Grumossowi. 5 sierpnia br. pierwszy kosmonauta świata przyleciał Il-em-18 do Kanady na zaproszenie znanego przemysłowca Cyrusa Eatona, laureata Nagrody Leninowskiej za Utrwalanie Pokoju Między Narodami. Na wiadomość o locie „Wostoka -2" Gagarin przyspieszył swój wyjazd z Kanady i w niedzielę 6 sierpnia wieczorem odleciał do ZSRR.

•

● **2 SZYBOWNIKÓW** polskich (Edward Makula i Stanisław Wielgus) wyjechało 6 sierpnia br. do Szwajcarii, na zaproszenie tamtejszego aeroklubu w ramach wymiany bezdewizowej z Aeroklubem PRL. Piloci przebywać będą w tym kraju około 3 tygodni. Nie wykluczone, że wyjadą oni potem na trening do Włoch. (s)

•

● **RAJD SAMOLOTOWY** dookoła Polski zorganizował w dniach 7—13 sierpnia br. Aeroklub Rzeszowski. Trasa rajdu, w którym wziął udział aktyw klubowy na sześciu samolotach Jak-18, prowadziła z Rzeszowa do Bielska, przez Wrocław Szczecin, Kołobrzeg, Gdańsk, Olsztyn (Pola Grunwaldzkie), Warszawę i z powrotem do Rzeszowa. (s)

● **CENTRUM** Szybowcowe w w Lesznie wydało 2 następne tematy w ramach „Biuletynu Instruktora Szybowcowego": inż. W. Stafieja „W pogoni za doskonałością" (str. 11, rys. 5) i tłumaczenie F. Niechwiejczyka artykułu N. Hiortha (wg. „Glidingu") pt. „Termowizory" (str. 19, rys. 8). Interesujące nie tylko dla szybowników.

•

● **E. BANASZCZYK**, znany i ceniony popularyzator lotnictwa napisał ostatnio nową książkę pt. „Człowiek i niebo", która wkrótce ukaże się nakładem Wydawnictwa MON. Jest to książka popularnonaukowa o dziejach poznawania Kosmosu. Gratulujemy.

•

● **„ISKRY"** wydały w nakładzie 20 tys. egz. ilustrowaną książeczkę — relację z 3-dniowego pobytu mjr Gagarina w Polsce. Autorem reportażu jest Jerzy Solecki. Cena 3 zł.

● **KSIĄŻKA** licząca około 100 stron pt. „Zasady żywienia personelu latającego" ukaże się niebawem staraniem Dowództwa Wojsk Lotniczych i OPL OK (Wydawnictwo MON). Podręcznik ten napisany przez dr med. E. Chodorowskiego, mgr farm. J. Zaionca i inż. chem. W. Szarejko pod redakcją płk. dr med. Z. Bielickiego, zawierać będzie najnowsze i bardzo pomocne w pracy kasyn i gospodyń domowych wiadomości z zakresu racjonalnego żywienia pilotów. Winni się nią też zainteresować lotnicy cywilni.

OD A DO Z SPORTU LOTNICZEGO

PREZES HONOROWY Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — **JÓZEF CYRANKIEWICZ.**

Członkowie Honorowi Aeroklubu PRL: Władysław GOMÓŁKA, Aleksander ZAWADZKI, gen. broni Marian SPYCHALSKI, Jerzy MORAWSKI, Jerzy ALBRECHT, Zenon KLISZKO, Ryszard STRZELECKI, gen broni Jerzy BORDZIŁOWSKI, Walenty TITKOW, Janusz ZARZYCKI, Jan RUSTECKI, Jurij GAGARIN.

PREZES Aeroklubu PRL — Stefan ANTOSIEWICZ.

Członkowie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL: gen. dyw. pil. Jan FREY-BIELECKI i gen. bryg. pil. Czesław MANKIEWICZ (wiceprezesi), mgr inż. Wiktor LEJA (skarbnik), ppłk pil. Krzysztof DONIGIEWICZ, Jan ANTONISZCZAK, Stanisław MICHNIEWSKI, prof. inż. Zygmunt FRANASZCZUK, Tadeusz WIELIŃSKI, doc. inż. Henryk GÓRKA, Józef OLSZEWSKI, mgr Zbigniew KULCZYCKI, Jerzy TEREJ, red. Jerzy R. KONIECZNY, inż. Stanisław WIELGUS, mgr inż. Julian BOJANOWSKI, Tadeusz REJNIAK, mjr Wiktor WIONCZEK.

Główna Komisja Rewizyjna Aeroklubu PRL: Henryk MAJCHRZAK (przewodniczący), mgr inż. Zdzisław REGUŁA, inż. Stanisław SKRZYDLEWSKI, red. Michał GOSZCZYŃSKI, mgr. inż. Irena KANIEWSKA.

Sąd Honorowy Aeroklubu PRL: prof. dr Władysław PARCZEWSKI (przewodniczący), ppłk pil. Stanisław SKALSKI, mgr inż. Irena ZABIEŁŁO, mgr inż. Witold RYCHTER, Adam DZIURZYŃSKI.

Powyższe władze Aeroklubu zostały wybrane w dniu 24 kwietnia 1960 roku na Walnym Zgromadzeniu APRL. Kadencja wynosi dwa lata. Walne Zgromadzenia Sprawozdawcze Aeroklubu PRL odbywają się każdego roku.

Siedziba Zarządu Głównego Aeroklubu PRL mieści się w Warszawie, ul. Krakowskie Przedmieście 55.

Aeroklub PRL jest najwyższą władzą sportu lotniczego i jedyną organizacją uprawnioną do szkolenia w tym zakresie. Zadaniem Aeroklubu PRL jest kierowanie całokształtem spraw lotnictwa sportowego, prowadzenie i rozwijanie lotniczej działalności szkoleniowej i sportowej, reprezentowanie lotnictwa sportowego w kraju i za granicą, rozpowszechnianie wiedzy i umiejętności lotniczych wśród społeczeństwa oraz wychowywanie swoich członków w duchu patriotyzmu na pełnowartościowych obywateli Polski Ludowej w oparciu o programowe założenia budowy socjalizmu w Polsce Ludowej.

AEROKLUB BIAŁOSTOCKI. Białystok, lotnisko Krywlany, tel. 62-97. Prezes honorowy — Jerzy POPKO. Prezydium zarządu: Czesław ŁOJKO (prezes), Bronisław DOBRZYŃSKI (wiceprezes urzędujący), Włodzimierz DANISZEWSKI, Stanisław KOPACZ, Leon KŁODECKI, Tomasz RYBICKI, Zbigniew ROMANOWSKI. 816 — 987 — 242.

AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI. Bielsko-Biała, lotnisko Aleksandrowice, tel. 31-22. Prezydium Zarządu: inż. Tadeusz GAJDA (prezes), Stanisław FEDYSZYN (wiceprezes urzędujący), mgr Czesław GOLAŃSKI, Albin WYMAZAŁA, Benedykt KOŁATA, Władysław KAMIŃSKI, Adam FLIS. 799 — 1 168 — 284.

AEROKLUB BYDGOSKI. Bydgoszcz, ul. Pomorska 1a, tel. 66-87. Prezes honorowy — gen. bryg. pil. Michał JAKUBIK. Prezydium zarządu: Czesław FILIPIAK (prezes), Kazimierz MINDAK (wiceprezes urzędujący), ppłk Leon SZCZAWIŃSKI, Zygmunt DELATOWSKI, Franciszek KUKLIŃSKI, inż. Lech MIRYNOWSKI, inż. Kornel KEMPIŃSKI. 844 — 1 139 — 401.

AEROKLUB CZĘSTOCHOWSKI. Częstochowa, Al. NMP nr 9, 28-22. Prezes honorowy — Tadeusz KOWALSKI. Prezydium zarządu: Ryszard KUBALA (prezes), Roman KRÓL (wiceprezes urzędujący), mgr Józef TRZEPIZÓR, inż. Andrzej STALA, mgr Sławomir ROZANOW, mgr inż. Stanisław NAWAŁA, Agnieszka SZTUKA. 530 — 360 — 232.

AEROKLUB DĘBLIN. Dęblin 3, tel. 12. Prezydium zarządu: kpt. Adam ZEMANEK — prezes, Konstanty JANKOWSKI (wiceprezes urzędujący), JOŃSKI, KOWAL. 324 — 454.

AEROKLUB GDAŃSKI. Gdańsk-Wrzeszcz, lotnisko, tel. 452-42. Prezydium zarządu: prof. inż. Zygmunt FRANASZCZUK (prezes), Konrad OLSZEWSKI (wiceprezes urzędujący), mgr inż. Augustyn JAKUBOWSKI, inż. Brunon POBŁOCKI, inż. Alfred KENTZER, inż. Eugeniusz DOROSZEWICZ, inż. Kazimierz GORZKIEWICZ. 837 — 1 094 — 385.

AEROKLUB GLIWICKI. Gliwice, lotnisko, tel. 36-98. Prezydium zarządu: prof. dr inż. Fryderyk STAUB (prezes), mgr inż. Aleksander KWIECIŃSKI, mgr inż. Tadeusz RAK, mgr inż. Henryk SIENKIEWICZ, mgr inż. Jan BLASZCZYK, mgr inż. Janusz RÓŻAŃSKI. Kpt. Mieczysław RYBAK (kierownik). 770 — 927 — 287.

AEROKLUB GRUDZIĄDZKI, Grudziądz, lotnisko, tel. 35-09. Prezydium zarządu: inż. Mieczysław PAŃKA (prezes), Tadeusz RUCIŃSKI (wiceprezes urzędujący), Zygmunt FILIPIAK, Roman MIELCARSKI, Jan SZYMAŃSKI, Wiesław PROŃ, Czesław WILAMOWSKI. 526 — 687 — 33.

AEROKLUB JELENIOGÓRSKI. Jelenia Góra, ul. Bartka Zwycięzcy 1, tel. 37-01. Prezes honorowy — mgr Zbigniew DOROSZEWSKI. Prezydium zarządu: Władysław KUCZERA (prezes), Mieczysław BACIA, mgr inż. Waldemar GROSS, Wiesław DZIEDZIO, Cezary WASILENIA, Henryk BONDEL. Tadeusz KACZMAREK (po. kierownika). 710 — 1 257 — 206.

AEROKLUB KIELECKI. Kielce, lotnisko Masłów, tel. 2. Prezes honorowy — Czesław DOMAGAŁA. Prezydium zarządu: Tadeusz URBAŃSKI (prezes), kpt. Edmund FEDOŃSKI (wiceprezes urzędujący), inż. Kazimierz WESOŁOWSKI, Kazimierz NIEDZIELSKI, Bogusław HAMON, Stanisław WŁOSTOWSKI, Mieczysław ROJEK. 595 — 817 — 201.

AEROKLUB KRAKOWSKI. Kraków, lotnisko Rakowice, tel. 432-02. Prezydium zarządu: Roman JAWORSKI (prezes), Jan BRYNIARSKI (wiceprezes urzędujący), mgr inż. Jan CZERWIŃSKI, inż. Tadeusz STASZCZYK, inż. Jan SCHALLER. 930 — 840 — 244.

AEROKLUB KUJAWSKI. Inowrocław, lotnisko, 32-28. Prezes honorowy — Leon CIEŚLAK. Prezydium zarządu: Alojzy HANCZEWSKI (prezes), Stefan MROZOWICZ (wiceprezes urzędujący), Edward ŻUKOWSKI, Jan FILIPIAK, Andrzej WYPIJEWSKI, Edmund WOJCIECHOWSKI, mgr Stefan NOWOSIELSKI. 660 — 520 — 244.

AEROKLUB LUBELSKI. Lublin, lotnisko Radawiec, tel. Motycz 4. Prezydium zarządu: Edward ZAJĄC (prezes), ppłk Stanisław RADYNO (wiceprezes urzędujący), Mieczysław RACZKIEWICZ, Czesław ZARĘBSKI, inż. Jerzy BURDZANOWSKI, Tadeusz TŁUCZKIEWICZ. 661 — 679 — 259.

AEROKLUB ŁÓDZKI. Łódź, ul. Piotrkowska 78, tel. 409-17. Prezydium zarządu: Edward KAŹMIERCZAK (prezes), mgr inż. Marian WIŚNIEWSKI (wiceprezes urzędujący), Janina BUGAJEWSKA, Zbigniew BERNASIŃSKI. 892 — 828 — 214.

AEROKLUB MIELECKI, Mielec, tel. 24. Prezydium zarządu Kazimierz TYRLIK, Tadeusz KULPA (wiceprezes urzędujący), Stanisław ZALEWSKI, inż. Kazimierz KITA, inż. Krzysztof MIRSKI, inż. Tadeusz STEPCZYK. 805 — 454 — 154.

AEROKLUB OLEŚNICA. Oleśnica, TOSWL, tel. 22. Prezes honorowy — Piotr KOWALCZYK. Prezydium zarządu: kpt. mgr inż. Edward MICHAŁOWSKI, Szczepan WĘGRZYNOWSKI, Edward KIEBASIŃSKI, Wiktor ZAJĄC. Erazm KAPAŁA (p. o. kierownika). 89 — 171 — 0.

AEROKLUB OPOLSKI. Opole, ul. Mickiewicza 4, tel. 30-82. Prezydium zarządu: Stanisław GRELA (prezes), Józef KRUPIEJ (wiceprezes urzędujący), Ewald KRASOŃ, Mieczysław SIS, Jan KOWALIK, Bogdan ANDRZEJEWSKI, Zdzisław KOŚCIELNIAK. 579 — 597 — 104.

AEROKLUB OSTROWSKI. Ostrów Wlkp., lotnisko Michałków, tel. 12-05. Prezydium zarządu: Edward LIPSKI, Zbigniew KWAŚNIEWSKI, Leon BRODALA, Albin KOŁODZIEJCZYK, Henryk RAUCHUT, inż. Jan FORMANEK, Henryk ZYDORCZAK. 516 — 805 — 532.

AEROKLUB PODHALAŃSKI. Nowy Sącz, ul. Kościelna 2, tel. 83-06. Prezes honorowy — Franciszek KAIM. Prezydium zarządu: mgr Mieczysław ZAJĄC (prezes), Jerzy ISZKOWSKI (wiceprezes urzędujący), Stanisław MAREK, Zdzisław CIEŚLA, Edward FECKO, inż. Adam ŚLEPIAK, inż. Jan ZIMNY. 343 — 568 — 2.

AEROKLUB PODKARPACKI. Krosno-lotnisko, tel. 305. Prezydium zarządu: inż. Henryk GÓRKA (prezes), Zbigniew SZUBER (wiceprezes urzędujący), Władysław JANICA, prof. Henryk SELWA, Kazimierz SYREK, mgr Maksymilian MOJEK, Franciszek WŁODARSKI. 727 — 513 — 348.

AEROKLUB POMORSKI. Toruń, Rynek Staromiejski 10, tel. 24-74. Prezydium zarządu: Henryk JANKOWSKI (prezes), Stanisław PORZYCH (wiceprezes urzędujący), Mirosław BOKAŁŁO, Kazimierz SKOWRONEK, dr Janusz KULIGOWSKI. 637 — 993 — 248.

AEROKLUB POZNAŃSKI. Poznań, ul. Niezłomnych 1, tel. 26-61. Prezydium zarządu: Zdzisław CEGŁOWSKI (prezes), Mieczysław CZEMPIŃSKI (wiceprezes urzędujący), red. Stefan MICHAŁEK, mgr inż. Władysław WALENDOWSKI, Józef MISIEK, Paweł WIECZOREK, Włodzimierz SANICKI, Lech BANASIAK. 1 129 — 1 144 — 304.

AEROKLUB RADOMSKI. Radom, ul. 22 Lipca 37, tel. 34—35. Prezydium zarządu: dr Zenon WASILEWSKI (prezes), Zdzisław STRÓŻEWSKI (wiceprezes urzędujący), inż. JAN TRYBULSKI, Tadeusz WOJCIK, Bolesław DUŻNIAK, inż. Stanisław KOZŁOWSKI, Witold BASIEJKO. 527 — 581 — 139.

AEROKLUB RZESZOWSKI. Rzeszów, Pl. Wolności 2, tel. 32-16. Prezes honorowy — mgr inż. Józef TALMA. Prezydium zarządu: inż. Jan SZOTT (prezes), Roman PRZEPIÓRA (wiceprezes urzędujący), mgr Eugeniusz BIŁYK, mgr inż. Jerzy DROŻDŻ, Julian BURDZIEL, Tadeusz KRAJEWSKI. 749 — 478 — 158.

AEROKLUB SŁUPSKI. Słupsk, ul. Grottgera 18, tel. 33-28. Prezes honorowy — Stanisław PIWOWARCZYK. Prezydium zarządu: Edward ŚMIECHURA (prezes), Edward SZEWCZYK, Julian KUPIDURA, Piotr PIOTROWICZ, Stefan PIOTROWSKI, Emil JAMROZIK, Jan JASIŃSKI — kierownik. 459 — 400 — 250.

AEROKLUB STALOWOWOLSKI. Stalowa Wola, Dom Hutnika, tel. 270. Prezes honorowy — inż. Józef WANIEK. Prezydium zarządu: Włodzimierz ROGOYSKI (prezes), Witold KOWALEWSKI (wiceprezes urzędujący), Aleksander PODRAZA, Zbigniew FLASZA, Aleksander ARASZKIEWICZ, Michał KIC. 373 — 378 — 71.

AEROKLUB SZCZECIŃSKI. Szczecin, ul. Św. Wojciecha 12, tel. 468-34. Prezydium zarządu: Stanisław SIEWIERSKI (prezes), Eugeniusz EBENRYTTER (wiceprezes urzędujący), Henryk JENDZA, Wacław ŚLEDZIŃSKI, Maciej WITOWSKI, dr Przemysław GOLBA, Zbigniew SZEFERNAKEL, mgr Roman HEDA. 585 — 760 — 180.

AEROKLUB ŚLĄSKI. Katowice-lotnisko, tel. 308-61. Prezes honorowy: min. Franciszek WANIOŁKA. Prezydium zarządu: Stanisław MICHNIEWSKI (prezes), mgr Zygmunt DUBICKI (wiceprezes urzędujący), mgr inż. Edward Makula, mgr Edmund WILIŃSKI, Zbigniew MIELNICKI, mgr Józef ZYCH, Stanisław MILÓWKA. 820 — 1 061 — 301.

AEROKLUB ŚWIDNIK. Świdnik — lotnisko WSK. Prezydium zarządu: mgr inż. Józef KOŃCZUGOWSKI (prezes), Tadeusz ZŁOTOWSKI (wiceprezes urzędujący), inż. Wiesław MERCIK, Henryk JAWORSKI, Ryszard KASPEREK, inż. Henryk GOLĘBIOWSKI, Stanisław KASPEREK. 686 — 619 — 198.

AEROKLUB TATRZAŃSKI. Nowy Targ — lotnisko, tel. 163. Prezydium zarządu: Teofan TIMOFIEJCZYK (prezes), Tadeusz WALKA (wiceprezes urzędujący), mgr Bonifacy ŁUKASZEWICZ, Ludwik SZAUDER, Adam STOKŁOSA, Bolesław ZAMARLIK, Bolesław SIDZIŃSKI. 546 — 835 — 73.

AEROKLUB WARMIŃSKO-MAZURSKI. Olsztyn — lotnisko Dajtki, tel. 52-40. Prezydium zarządu: mgr inż. Józef KARZEL (prezes), Władysław SITARSKI (wiceprezes urzędujący), Zdzisław GERSZBERG, Zdzisław JAKUBISIAK, Henryk TWORKOWSKI, Ludwik GEDROJC, Tadeusz PODGÓRSKI. 685 — 348 — 258.

AEROKLUB WARSZAWSKI. Prezes honorowy — Zygmunt DWORAKOWSKI. Prezydium zarządu: inż. Jan ZWIERZYŃSKI (prezes), ppłk Kazimierz WIERZBICKI (wiceprezes urzędujący), Stanisław WASILEWSKI, Ludwik WIDAWSKI, dr inż. Jacek FIGWER, Bronisław HUŁAS, mgr Jerzy GŁOWACKI. 3 100 — 1 916 — 952.

AEROKLUB WROCŁAWSKI. Wrocław, ul. Lotnicza 14/16, tel. 389-03. Prezes honorowy — Eugeniusz KRÓL. Prezydium zarządu: Jan MACZYŃSKI (prezes), mjr Antoni CHOJCAN (wiceprezes urzędujący), mgr inż. Bolesław KOCHANOWSKI, inż. Andrzej SOKOLSKI, mgr inż. Witold LIPIŃSKI, mgr Włodzimierz JASTRZĘBSKI, inż. Antoni JANICKI. 975 — 1 210 — 296.

AEROKLUB WŁOCŁAWSKI. Włocławek-lotnisko, tel. 27-48. Prezydium zarządu: Franciszek MULARSKI (prezes), Mieczysław HAJCZUK (wiceprezes urzędujący), Franciszek KIERMARZ, Tadeusz STAWISZYŃSKI, Tadeusz ŁAGODZIŃSKI. 201 — 561 — 196.

AEROKLUB ZIEMI LUBUSKIEJ. Zielona Góra, ul. Sulechowska 37, tel. 24-46. Prezydium zarządu: Tadeusz BIELIŃSKI (prezes), Zdzisław KONIK (wiceprezes urzędujący), Jan GOMÓŁKA, Jan BOMBA, Marian ZBORALSKI, Wincenty OKUPNY, Wacław GÓRECKI. 360 — 315 — 196.

Uwaga: Liczby umieszczone na końcu danych oznaczają kolejno godziny wylatane na samolotach, szybowcach i ilość skoków spadochronowych wykonanych w 1960 r.

AEROKLUB ZIEMI MAZOWIECKIEJ. Płock, Pl. Dąbrowskiego 24, tel. 23-53. Prezydium zarządu: mgr inż. Adam GAWEŁ (prezes), mgr inż. Bolesław ROSTOWSKI, mgr Bolesław JANECZKO, Franciszek GONTAREK.

MODELARSTWO

Komisja Modelarska Aeroklubu PRL: Stanisław MICHNIEWSKI (przewodniczący), Zdzisław SZAJEWSKI, Władysław NIESTOJ, Andrzej GLASS, Henryk SKRZYPCZYK, Jan MICHALSKI, Henryk BAZYLEWICZ, Stanisław GRZYWA, Paweł ELSZTEIN, Jerzy TOMBACHER, Andrzej TRZCIŃSKI, Kazimierz GINALSKI, Edmund OSIŃSKI, Zenon KORSAK, Bogusław SPUNDA, Eugeniusz WIELGOSZEWSKI, Julian FALĘCKI i Edward KUROWSKI.

Organizacja modelarstwa lotniczego. Podstawowe modelarnie istnieją przy szkołach, domach kultury itp. Dalszą działalność prowadzą ośrodki i modelarnie aeroklubowe.

Kto może zostać modelarzem? Do modelarni przyjmowana jest młodzież obojga płci od 12 lat życia. Zgłaszać się należy do aeroklubów miejscowych regionalnych (wg spisu obok).

Program szkolenia modelarskiego. III klasę otrzymuje początkujący modelarz po wysłuchaniu 20 godzin pogadanek oraz wykonaniu (w czasie 100 godzin zajęć praktycznych), wycinanki kartonowej, wycinanki beleczkowo-kartonowej „Zuch", modeli szkolnych „Świerszczyk" lub „Młodzik" i „Jaskółki".

Program II klasy obejmuje 20 godzin pogadanek (także ogólnolotniczych) oraz w ramach prac praktycznych zbudowanie modelu szkolnego na uwięzi „Żuk" oraz modelu szkolnego szybowca „Dzięcioł".

Aby ukończyć szkolenie I klasy, należy wysłuchać 40 godzin wykładów ogólnolotniczych i modelarskich oraz wykonać dwa modele dowolnie wybrane z grupy juniorów.

Odznaki szkoleniowe są przyznawane w trakcie trzyletniego okresu szkolenia modelarza. Odznaką jest barwna tarcza z sylwetką modelu z białego metalu. Tło posiada odznaka zależne od jej klasy.

Odznaka klasy III — tło żółte, II — czerwone, I — niebieskie.

Odznaki wyczynowe są przyznawane po przejściu modelarza do grupy wyczynowej i spełnieniu odpowiednich warunków. Odznaką jest niebieska tarcza z sylwetką modelu otoczona wieńcem brązowym, srebrnym lub złotym.

Liczba modelarni lotniczych Aeroklubu PRL wynosiła w roku 1960 — 652. W roku 1951 było 501 modelarni, w r. 1958 — 270, a w r. 1957 — 140.

Liczba wyszkolonych modelarzy

Rok szkolny	III kl.	II kl.	I kl.	wyczyn.	razem
1956/57	1 977	704	359	289	3 329
1957/58	3 115	908	412	393	4 828
1958/59	4 461	1 073	448	446	6 495
1959/60	7 857	1 647	730	770	11 054

Wyszkolono instruktorów modelarstwa w roku 1957 — 0, w r. 1958 — 145, w r. 1959 — 289 oraz w roku 1960 — 298.

Zdobyte odznaki wyczynowe

Rok	Brązowe	Srebrne	Złote	Razem
1957	45	12	2	59
1958	73	35	2	110
1959	65	26	1	92
1960	51	20	4	75

Liczba imprez międzyklubowych wynosiła w roku 1960 — 10, w 1959 r. — 9, a w 1958 r. — 8.
Liczba imprez ogólnopolskich wynosiła w roku 1960 — 3, w 1959 r. — 3, w r. 1958 — 4 a w 1957 r. — 5.
Liczba występów za granicą wynosiła w roku 1960 — 3, w 1959 r. — 6, w 1958 r. — 3 a w 1957 r. — 2.

Zwycięzcy Mistrzostw Polski Modeli Latających

Kategoria szybowców. 1957 rok — Wiesław Jakubowski + 745 sek. 1958 rok — Antoni Sulisz — 739 sek. 1959 rok — Bruno Hasse — 780 sek. 1960 rok — Bruno Hasse — 885 sek. 1961 rok — Józef Benedykt — 1 522 sek (10 lotów).

Kategoria gumówek. 1957 rok — Piotr Ogłaza — 784 sek. 1958 rok — Stanisław Żurad — 830 sek. 1959 rok — Władysław Niestoj — 856 sek. 1960 rok — Jerzy Kosiński — 844 sek. 1961 rok — Władysław Niestoj — 1 714 sek. (10 lotów).

Kategoria modeli silnikowych. Rok 1957 — Wiesław Schier — 810 sek., rok 1958 — Wiesław Schier — 898 sek., rok 1959 — Włodzimierz Bredsznajder — 832 sek., rok 1960 — Zygfryd Sulisz — 900 sek., rok 1961 — Zygfryd Sulisz — 1 674 sek. (10 lotów).

Zwycięzcy Mistrzostw Polski Modeli na Uwięzi

Modele szybkie. Rok 1957 — Henryk Bazylewicz — 155,8 km/h, rok 1958 — Stanisław Skotniczy — 150 km/h, rok 1959 — Andrzej Rachwał — 152,5 km/h, rok 1960 — Stanisław Skotniczy — 187,5 km/h oraz rok 1961 — Czesław Cimoszko — 163 km/h.

Modele akrobacyjne. W latach 1957—61 najlepsze wyniki osiągał zawsze Sylwester Kujawa.

Zwycięstwa w imprezach międzynarodowych

Rok 1958 — VI Międzynarodowe Zawody Modeli Latających. Budapeszt (Węgry) — 1 miejsce drużynowo.
Rok 1958 — Mistrzostwa Świata FAI. Cranfield (W. Brytania) — Stanisław Żurad — wicemistrz świata w kategorii gumówek.
Rok 1959 — Mistrzostwa Świata FAI. Francja — Stanisław Żurad — 4 miejsce 900 sekund) w kategorii gumówek.
Rok 1959 — Międzynarodowe Zawody Modeli (Wodnosamolotów). Jugosławia — Jan Bury — 1 miejsce, Kazimierz Ginalski — 2 miejsce.
Rok 1960 — Mistrzostwa Świata FAI. Anglia — Zygfryd Sulisz — wicemistrz świata w kategorii silnikówek.

Produkcja zestawów modelarskich. W roku 1958 APRL wyprodukował 10 000 zestawów „Żaczek" oraz 10 000 zestawów „Jaskółka". W roku 1959 APRL wyprodukował 25 000 „Żaczków", 45 000 „Jaskółek", 16 000 „Bocianków" oraz 11 000 modeli silnikowych.

Dziś prosty model gumówki, a jutro?...
Foto: P. Elsztein

SPORT SPADOCHRONOWY

Komisja Spadochronowa Aeroklubu PRL: red. Tadeusz MALINOWSKI (przewodniczący), Zdzisław SZWEDZIUK, Jan CIERNIAK, Adam IWIŃSKI, Anna FRANKE, Zdzisław CHYLIŃSKI, Czesław NOWACKI, Witold TRACZ, Roman LEWANDOWSKI, Hugo WANDEL, Paweł LIPOWCZAN, Tadeusz LITWIŃSKI, Ireneusz ZAPAŚNIK, Stanisław MOSICA.

Organizacja spadochroniarstwa. Podstawowe szkolenie spadochronowe prowadzi Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Strzebielinie oraz aerokluby. Trening wyczynowy prowadzony jest przez sekcje spadochronowe aeroklubów regionalnych.

Skok na celność lądowania.
Foto: J. Piatek

Kto może zostać spadochroniarzem? Na szkolenie spadochronowe przyjmowana jest młodzież obojga płci w wieku 16—21 lat. Minimalne wykształcenie — 9 klas.

Program szkolenia spadochronowego. III klasa — wykonanie 10 skoków z natychmiastowym otwarciem spadochronu (7—8 na linę i 2—3 na uchwyt). II klasa — 25 skoków, utrzymanie płaskiej pozycji spadania, opóźnienie do 20 sek. Klasa I obejmuje 35 skoków, opóźnienie do 40 sek., skoki nocne, na wodę, z samolotów wielomiejscowych, z szybowców i z różnych wysokości.

Odznaki spadochronowe. Po wykonaniu co najmniej 10 skoków z automatycznym lub wolnym otwarciem otrzymuje się odznakę spadochronową (spadochronik na niebieskim tle) bez wieńca. 20 skoków, w tym 10 z wolnym otwarciem spadochronu i 2 z opóźnieniem 8 sek, daje odznakę brązową. Srebrną odznakę spadochronową przyznaje się po wykonaniu 50 skoków (w tym minimum 20 z wolnym otwarciem, a wśród nich 3 skoki z opóźnionym otwarciem przynajmniej 12 sek.). Po wykonaniu 100 skoków (w tym co najmniej 40 z wolnym otwarciem, a wśród nich 5 z opóźnieniem przynajmniej 15 sek.) otrzymuje się złotą odznakę spadochronową.

Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Strzebielinie powstało wiosną br. Obowiązki komendanta pełni Witold Liczbiński. Szefem wyszkolenia jest Witold Soszyński. Centrum prowadzi szkolenie wstępne, doskonalące kursy instruktorów, szkolenie wyczynowe. Tu też odbywają się zgrupowania kadry narodowej.

Liczby wykonanych skoków

	rok 1957	1958	1959	1960
z wieży	149 445	80 617	95 476	61 890
z samolotu	11 039	12 305	16 661	17 626

Liczby zdobytych odznak

	bez wieńca	brązowe	srebrne	złote
Rok 1959	175	68	51	27
Rok 1960	229	86	45	31

Spadochrony używane w aeroklubach: „ST-5" — wyczynowy, okrągły, szczelinowy. „PD-47" kwadratowy, desantowy, szkolny. „ST-6" — okrągły, treningowy. „PZ-41A" — piersiowy, okrągły, zapasowy. „SPS-1" — siedzeniowy, ratowniczy, okrągły. „SP-1" — ratowniczy, plecowy, okrągły. „SPS-3" — siedzeniowy, ratowniczy.

Zwycięzcy zawodów spadochronowych. 1952 r. — I Krajowe Zawody Spadochronowe, Warszawa — Józef Wójcik. 1954 r. — I Spadochronowe Mistrzostwa Polski, Nowy Targ — Józef Wójcik. 1955 r. — II SMP, Białystok — Zdzisław Szwedziuk. 1956 r. — III SMP, Kraków — Jerzy Kowalczuk. 1957 r. — IV SMP, Strzebielino — Zdzisław Szwedziuk. 1959 r. — V SMP, Warszawa — Jan Cierniak. 1960 r. — VI SMP, Ostrów Wlkp. — Jan Cierniak.

Najlepsi Polacy na mistrzostwach świata. 1958 r. — IV Spadochronowe Mistrzostwa Świata, Bratysława (CSRS). Kobiety (Anna Franke, Antonina Chmielarczyk, Maria Wojtkowska) — drużynowe wicemistrzostwo świata. Anna Franke — wicemistrzyni świata. Drużyna męska — czwarte miejsce.

SZYBOWNICTWO

Komisja Szybowcowa Aeroklubu PRL: mgr inż. Julian BOJANOWSKI (przewodniczący) mgr Jerzy ADAMEK, prof. dr Władysław PARCZEWSKI, Józef DANKOWSKI, mgr inż. Irena ZABIEŁŁO, Tadeusz REJNIAK, mgr inż. Borys PUZEJ, mgr inż. Edward MAKULA, mgr inż. Stanisław SKRZYDLEWSKI, lek. Tadeusz ŚLIWAK, mgr inż. Zbigniew BADURA.

Organizacja szybownictwa. Podstawowe szkolenie szybowcowe prowadzą szkoły oraz wszystkie aerokluby na obozach letnich i systemem dochodzącym. Dalszy trening prowadzony jest w sekcjach aeroklubów, wyczynowych szkołach szybowcowych oraz na obozach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Przewodniczący (społeczny) sekcji szybowcowej wchodzi w skład zarządu aeroklubu regionalnego.

Kto może zostać szybownikiem? Na podstawowe szkolenie szybowcowe jest przyjmowana młodzież tylko z 9 klasy szkół ogólnokształcących lub odpowiednich klas szkół średnich typu „technikum" (dwa lata przed maturą).

Program szkolenia szybowcowego obejmuje szkolenie teoretyczne i techniczne oraz naukę pilotażu. Kategorię „A" otrzymuje uczeń po nauce pilotażu na chwiejnicy wysięgnikowej. Kategorię „B" przyznaje się po wykonaniu 34—70 lotów z instruktorem i 20—30 samodzielnych (za wyciągarką). Po nauce lotów za samolotem i przeszkoleniu na nowy typ szybowca otrzymuje się kategorię „C".

Warunki uzyskania II klasy pilota szybowcowego — wylatanie 50 godzin, zdobycie srebrnej odznaki, wykonanie 150 km przelotów, ukończenie odpowiedniego szkolenia teoretycznego, technicznego i praktycznego (m. in. akrobacji podstawowej i pilotażu wg przyrządów).

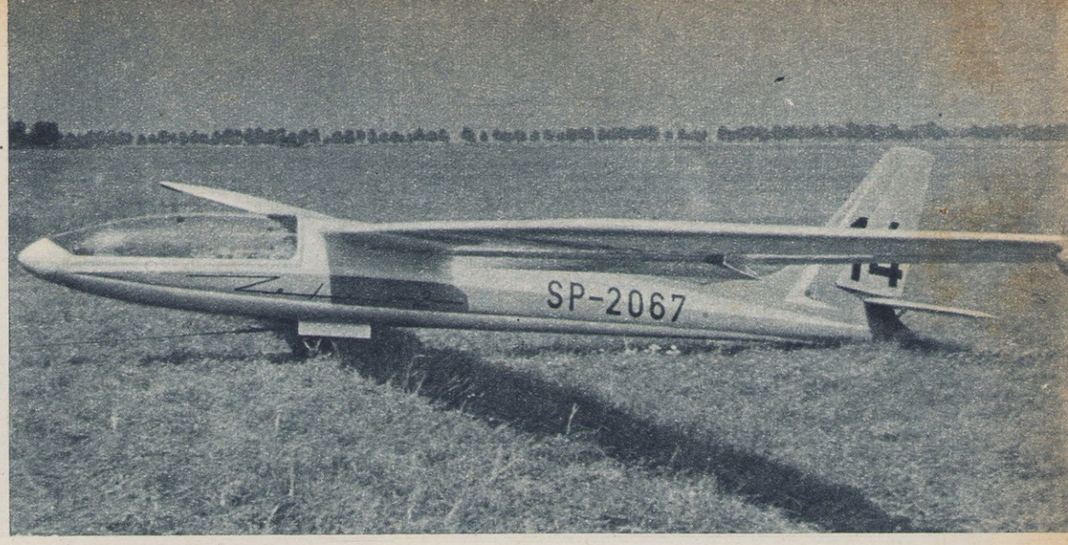
Po wylataniu 200 godzin, uzyskaniu złotej odznaki, wykonaniu 1 000 km przelotów oraz zaliczenia kolejnej części szkolenia teoretycznego, technicznego i praktycznego (m. in. pełna akrobacja i loty nocne) — pilot szybowcowy uzyskuje I klasę.

Odznaki szybowcowe. Kategoria „A" (jedna mewka), „B" (dwie mewki) i „C" (trzy mewki) są przyznawane w poszczególnych etapach szkolenia, natomiast srebrną, złotą i diamentową odznakę szybowcową (trzy mewki otoczone wiankiem) przyznaje się za zdobyte wyczyny. I tak za wykonanie lotu czasowego ponad 5 godzin, uzyskanie przewyższenia ponad 1000 metrów i przelot ponad 50 km szybownik otrzymuje odznakę srebrną. Do złotej wymagany jest przelot 300 km i przewyższenie 3 000 m. Diamenty do złotej odznaki uzyskuje się za wyczyny: przewyższenie 5 000 m, przelot otwarty 500 km i przelot docelowy 300 km.

Szkoły szybowcowe. LĘBORK — kierownik inż. Janusz Ruge, szef wyszk. Eugeniusz Wielgoszewski. Szkolenie do III klasy (także dochodzących). Kursy LPW. Szkolenie w ramach II klasy. Loty eksperymentalne na bryzie morskiej. **FORDON** — kierownik Franciszek Gołata, szef. wyszk. Franciszek Szajkowski. Szkolenie do III klasy (także dochodzących) i do II klasy. Kursy LPW. **LIGOTA DOLNA** — kierownik Zygmunt Rychter. Szkolenie wstępne i LPW. **JEŻÓW SUDECKI** — kierownik mgr inż. Waldemar Gross, szef wyszk. Tadeusz Popiel. Szkoła wyczynowa w pełnym zakresie. Loty wysokościowe, falowe i żaglowe (specjalność). Obozy LPW. **ŻAR** — kierownik Adam Dziurzyński, szef wyszk. Jan Husakowski. Loty żaglowe i wyczynowe w pełnym zakresie. **LISIE KĄTY** — kierownik Józef Sitarski, szef wyszk. Walenty Hardt. Szkoła wyczynowa. Specjalność — przeloty. Obozy LPW. **CENTRUM SZYBOWCOWE — LESZNO** — kierownik mgr inż. Irena Zabiełło, szef wyszk. Józef Dankowski. Szkolenie wstępne i wyczynowe w pełnym zakresie. Specjalność — szkolenie i doskonalenie instruktorów. Stałe miejsce mistrzostw. Działalność badawcza. Redakcja „Biuletynu instruktora szybowcowego".

Zwycięzcy centralnych imprez szybowcowych. 1948 r. — VII Kraj. Zawody Szybowcowe, Żar — Adam Zientek. 1951 r. — VIII KZS, Inowrocław — Jerzy Wojnar. 1952 r. — IX KZS, Kobylnica — Jerzy Wojnar. 1953 r. — I Szybowcowe Mistrzostwa Polski, Leszno — Jerzy Popiel. 1954 r. — II SMP, Lisie Kąty — Jerzy Wojnar. 1955 r. — III SMP, Jelenia Góra — Marian Gorzelak. 1957 r. — IV SMP, Leszno — Edward Makula. 1959 r. — V SMP, Leszno — Jerzy Popiel. 1960 r. — VI SMP, Leszno — nierozegrane. 1961 r. — VII SMP, Leszno — Józef Pieczewski.

Najlepsi Polacy w mistrzostwach świata. 1956 r. — Saint Yan (Francja) — Marian Gorzelak — 3 miejsce. 1958 r. Leszno (Polska) — Adam Witek — mistrz w klasie standard i Edward Makula — 5 miejsce w klasie otwartej. 1960 r. — Kolonia (NRF) — Edward Makula — drugie i Jerzy Popiel — trzecie miejsce w klasie otwartej oraz Adam Witek — trzecie miejsce w klasie standard.



Marzenie szybowników — „Zefir-2". **Foto: J. Pomianowski**

Zestawienie wyników szybowcowych

	1956 r.	1960 r.
Szkolenie do III klasy (%%)	100	210
Szkolenie do II klasy (%%)	100	73
Szkolenie do I klasy (%%)	100	271
Liczba wylatanych godzin	30 000	43 600
Przeloty w kilometrach	151 700	226 590
Przeloty po trasach zamkn.	37 215	110 833
Zdobyto srebrnych odznak	134	142
Zdobyto złotych odznak	22	44
Zdobyto diamentowych odznak	2	8

Ogółem polscy szybownicy zdobyli 1855 odznak srebrnych (w tym do 1939 r. — 225), 324 złote oraz 56 diamentowych. Zdobyli lub ustanowili 42 rekordy międzynarodowe i 147 krajowych (bez wyczynów homologowanych).

Szybowce używane w aeroklubach. Szkolny dwumiejscowy — „Czapla". Treningowy — „Sroka". Treningowo-wyczynowy — „Mucha-ter", Mucha-100", „Mucha-100A". Wyczynowe: „Mucha-Standard", „Jaskółka", „Bocian" (dwumiejscowy). Akrobacyjny — „Jastrząb"). Wysokowyczynowe — „Foka" i „Zefir".

SPORT SAMOLOTOWY

Komisja Samolotowa Aeroklubu PRL: Witold RYCHTER (przewodniczący), Jerzy LESZEK, Józef GROCHOWSKI, Józef MENET, Stanisław WIELGUS, Jerzy JĘDRZEJEWSKI, Tadeusz STĘPCZYK, Wacław KOZIELSKI, Adam FLIS, ERNEST PUJSZO.

Organizacja sportu samolotowego. Szkolenie podstawowe prowadzone jest na obozach LPW i w Centrum Wyszkolenia Lotniczego. Trening pilotów odbywa się w ramach sekcji samolotowych aeroklubów regionalnych. Kandydaci na szkolenie samolotowe kwalifikowani są według założeń Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

Program szkolenia samolotowego. Wyszkolenie podstawowe obejmuje 116 do 187 lotów z instruktorem (w

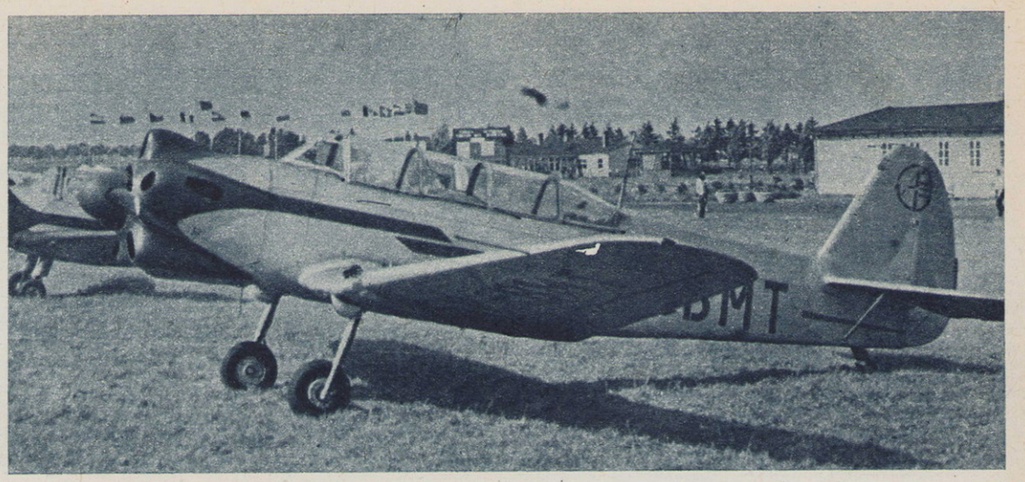
MAPKA OŚRODKÓW LOTNICZYCH AEROKLUBU PRL. Nie zawiera ona, z uwagi na znaczną ich liczbę, filii aeroklubów regionalnych (Gniezno, Piotrków, Ciechanów) ani modelarni.

czasie 31 h 40 min do 40 h 10 min) i 76 lotów samodzielnych w czasie 16 h 05 min. II klasa pilota samolotowego obejmuje przejście na nowy typ samolotu, akrobację podstawową, loty grupowe, loty wieczone, loty bez widoczności ziemi, zrzucanie skoczków spadochronowych i loty nawigacyjne w średnich warunkach meteorologicznych. Program I klasy pilota szybowcowego zawiera wyższą akrobację, naukę wykonywania lotów na terenach przygodnych, loty w trudnych warunkach meteorologicznych i nocne.

Ogółem program szkolenia samolotowego zawiera się w 136–309 lotach z instruktorem (w czasie 77h 20 min do 86 h 10 min) oraz 202 lotach samodzielnych w czasie 58 h 10 min. Piloci szybowcowi korzystają w szkoleniu samolotowym ze znacznych ulg w zależności od posiadanych kwalifikacji lotniczych.

Zwycięzcy krajowych zawodów samolotowych. 1946 r. — VIII Krajowe Zawody Lotnicze, Bielsko — Romuald Żerkowski. 1948 r. — IX KZL, Łódź — Jan Jasiński. 1949 r. — X KZL, Warszawa — Janusz Stanisławski. 1950 r. — VI KZL, Inowrocław — Wacław Bernatowicz. 1954 r. — XII KZL, Warszawa — Jerzy Derkowski. 1955 r. — I Samolotowe Mistrzostwa Polski, Warszawa — Zdzisław Dudzik (kat. seniorów) i Jerzy Piotrowski (kat. juniorów). 1956 r. — II SMP, Gliwice — Władysław Wójcicki (seniorzy) i Stanisław Babiarz (juniorzy). 1957 r. — III SMP, seniorzy — Krosno — Stanisław Kopacz, juniorzy — Ostrów Wlkp. — Tadeusz Kaczmarek. Mistrz Akrobacji — Antoni Schabowski. 1958 r. IV SMP, Toruń — Zbigniew Rawicz (seniorzy), Józef Kurpiela (juniorzy) i Zbigniew Wróblewski (mistrz akrobacji). 1959 r. — V SMP, seniorzy — Bielsko — Zbigniew Rawicz, juniorzy — Łódź — Jerzy Kondraciuk. Mistrz Akrobacji — Stanisław Kasperek. 1960 r. — VI SMP, Kraków — Zdzisław Dudzik. I SMP w Akrobacji, Warszawa — Stanisław Ackerman. 1961 r. — II SMPA, Zielona Góra — Stanisław Kasperek.

Centrum Wyszkolenia Lotniczego — Krosno. Obowiązki komendanta pełnili pil. Wacław Kozielski. Centrum prowadzi szkolenie w ramach LPW oraz kursy doskonalące dla pilotów i instruktorów samolotowych (m. in. loty nocne, pełna akrobacja).



Jeden z samolotów używanych w aeroklubach — „Jak-18".

Wylatane godziny na samolotach. Ogółem wylatano na samolotach w roku 1960 — 46 332 godziny, 1959 r. — 56 329 godz., 1958 r. — 45 080 godz., 1957 r. — 41 238 godzin.

Samoloty znajdujące się w aeroklubach. „CSS-13" — samolot wielozadaniowy. Samoloty treningowe — „Junak-2", „Junak-3", „Jak-18" (konstrukcja radziecka), „Zlin-26" (konstrukcja CSRS).

SPORT BALONOWY

Komisja Balonowa Aeroklubu PRL: inż. Zbigniew BURZYŃSKI, prof. Franciszek JANIK, inż. Sławomir MAKARUK, Antonina BURZYŃSKA, prof. Zbigniew LISOWSKI, inż. Zbigniew LASZKIEWICZ, inż. Stefan MAKNE, Florian MUSIOŁ, mgr Józef ZYCH.

Sport balonowy został reaktywowany w 1957 roku. Obecnie jest 3 społecznych instruktorów: 10 pilotów i 15 szkolących się. Mają oni do dyspozycji balony wolne: „Syrena", Warszawa", „Poznań", „Katowice" i „Polonez" (ostatni w trakcie budowy).

Zwycięzcy zawodów balonowych

31.VIII.1958 rok — Poznań — I Krajowe Zawody Balonowe — Walenty Nowacki — balon „Poznań" — 190 km — czas lotu 5 h 30 min.
7.VI.1959 rok — Poznań — Zawody Balonowe o puchar MTP — Zbigniew Burzyński — balon „Syrena" — 47 km.
16.VI.1960 — Poznań — II Zawody Balonowe o puchar MTP — Stefan Makne — balon „Poznań" — 210 kilometrów. Drugie miejsce Florian Musioł, 3. Stanisław Mosica i 4. Franciszek Janik.
14.IX.1960 — Warszawa — I Krajowe Zawody Balonowe im. płk. Franciszka Hynka — Sławomir Makaruk (indywidualnie) — balon „Syrena" — 355 km. Drugi Florian Musioł 351 km, 3. Stanisław Mosica 312 km.
25.VI.1961 — Poznań — III Zawody Balonowe o puchar MTP — Sławomir Makaruk — balon „Warszawa" 192 kilometry.

Starty balonów wolnych

rok	balon	startów	godzin	km
1957	Syrena	6	27	800
1958	Syrena	5	19	410
	Warszawa	3	11.30	250
	Poznań	5	20	498
razem 1958 r.		13	50.30	1 158
1959	Syrena	10	31	837
	Warszawa	11	46.30	1 312
	Poznań	3	10	269
	Katowice	5	22	270
razem 1959 r.		29	109.30	2 688
1960	Syrena	8	26.15	810
	Warszawa	8	35	1 020
	Poznań	9	20.45	686
	Katowice	11	33	832
razem 1960 r.		26	115	3 348
1961	(do dn. 31.VII)			
	Syrena	3	8.30	164
	Warszawa	2	6	220
	Poznań	3	10	330
	Katowice	3	14.45	460
razem 1961 r.		11	39.15	1 174
ogółem		79	314.15	8 368

Balony „Warszawa" i „Syrena" przed startem. Foto: J. Pomianowski (2)

NAJLEPSI SPORTOWCY LOTNICZY

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE KULTURY FIZYCZNEJ: Włodzimierz Humen, Tedeusz Rejniak

ZASŁUŻONY MISTRZ SPORTU: Tadeusz Góra.

MEDALE ZA WYBITNE OSIĄGNIĘCIA SPORTOWE. Otrzymali –

Złote: Jerzy Wojnar, Wanda Szemplińska, Jerzy Popiel, Adam Witek, Edward Makula, Jerzy Popiel (drugi raz), Adam Witek (drugi raz), Pelagia Majewska, Henryk Zydorczak.

Srebrne: Henryk Zydorczak, Jerzy Kubaczewski, Maksymiliana Czmielówna, Marian Gorzelak, Stanisław Żurad, Anna Franke, Edward Makula.

Brązowe: Antonina Chmielarczyk, Maria Wojtkowska.

MEDALE IM. LILIENTHALA otrzymali – Tadeusz Góra (1938) i Pelagia Majewska (1961).

MEDALE IM. CZESŁAWA TAŃSKIEGO – otrzymali – Pelagia Majewska (1956), Edward Makula (1957), Adam Witek (1958) i Henryk Zydorczak (1959).

MISTRZOWIE SPORTU

Szybownictwo: Tadeusz Góra, Andrzej Brzuska, Zdzisław Przyjemski, Henryk Zydorczak, Roman Zydorczak, Antoni Śmigiel, Jerzy Popiel, Edward Makula, Aleksander Pawlikiewicz, Marian Gorzelak, Rudolf Kopernok, Tadeusz Szymczak, Jerzy Wojnar, Ewa Nechay, Erazm Kapała, Stanisław Skrzydlewski, Ludwik Misiek, Adam Zientek, Rajmund Jakób, Adam Brzoza, Antoni Schabowski, Konrad Wiciński, Andrzej Koskowski, Pelagia Majewska, Wanda Szemplińska, Lucyna Bajewska, Sławomir Makaruk, Józef Dankowski, Tadeusz Śliwak, Stanisław Łuszpiński, Ludwik Merło, Stanisław Cnotliwy, Henryk Ignasiak, Stanisław Ratusiński, Jerzy Adamek, Franciszek Niechwiejczyk, Irena Zabiełło, Maksymiliana Czmielówna-Paszyc, Wanda Adamek, Zbigniew Kirakowski, Jerzy Dąmbski, Tadeusz Dąbek, Zbigniew Kudzewicz.

Spadochroniarstwo: Witold Liczbiński, Zbigniew Chronik, Witold Tracz, Mieczysław Kamiński, Waldemar Bołotowicz, Edward Chodkiewicz, Zbigniew Chandze, Jerzy Łobodda, Jerzy Kubaczewski, Józef Wójcik, Jan Cierniak, Zdzisław Szwedziuk, Zdzisław Chyliński, Przemysław Piątkowski, Bogusław Plamowski, Stefan Furmaniak, Mieczysław Płoński, Jerzy Kowalczuk, Zdzisław Balcerski, Jerzy Koss, Romana Skatulska, Bogdan Szmidt, Maria Wojtkowska, Zygmunt Czerwiński, Anna Franke, Antonina Chmielarczyk, Ireneusz Zapaśnik, Henryk Przybyszewski, Czesław Robak, Roman Cajzner, Andrzej Kolatorski, Jerzy Sobczyk.

Sport samolotowy: Andrzej Abłamowicz, Zdzisław Dudzik.

Sport śmigłowcowy: Stanisław Gajewski.

POSIADACZE ZŁOTEJ ODZNAKI SZYBOWCOWEJ Z TRZEMA DIAMENTAMI

Tadeusz Góra, Andrzej Ziemiński, Stanisław Skrzydlewski, Zdzisław Przyjemski, Zbigniew Kirakowski, Roman Zydorczak, Henryk Zydorczak, Jerzy Popiel, Marian Gorzelak, Antoni Śmigiel, Jerzy Wojnar, Rudolf Kopernok, Wanda Szemplińska, Tadeusz Szymczak, Stanisław Cnotliwy, Rajmund Jakób, Erazm Kapała, Andrzej Brożek, Julian Nowotarski, Adam Zientek, Ludwik Misiek, Konrad Wiciński, Edward Makula, Antoni Schabowski, Andrzej Koskowski, Sławomir Makaruk, Józef Dankowski, Roman Sochacki, Ludwik Merło, Tadeusz Śliwak, Pelagia Majewska, Stanisław Łuszpiński, Wiktor Sznurowski, Adam Witek, Wiesława Łanecka, Jerzy Kondraciuk, Jerzy Adamek, Andrzej Brzuska, Leopold Osmecki, Tadeusz Dziuba, Franciszek Niechwiejczyk, Stanisław Ratusiński, Franciszek Kępka, Henryk Ignasiak, Jerzy Dąmbski, Czesław Kocimski, Tadeusz Farsewicz, Leon Sztuka, Julian Ziobro, Tadeusz Dąbek, Leszek Kuciński, Paweł Dzida, Zbigniew Kudzewicz, Lucyna Bajewska, Jan Gawęcki, Józef Pieczewski, Barbara Maciąg, Bogusław Wodzyński, Stefan Makne, Sławomir Kwiatkowski, Eugeniusz Pieniążek, Olgierd Paszyc, Adela Dankowska, Zenon Skolski, Maksymiliana Paszyc.

ZŁOTEJ ODZNAKI SPADOCHRONOWEJ

Franciszek Cichoński, Jan Stryjak, Zbigniew Szerszeń, Marcin Jaksa-Rożen, Wojciech Soleżyński, Ryszard Kuś, Tadeusz Babiarz, Emanuel Kula, Maria Puchar, Sławomir Rynek, Jerzy Zamaria, Waldemar Salach, Andrzej Otulak, Jerzy Witkowski, Aleksander Gutsze, Edmund Janowski, Tadeusz Rachlewicz, Janusz Poczachowski, Antoni Grabowski, Piotr Wojciechowski, Zygmunt Sokołowski, Przemysław Nalewajko, Tadeusz Gancarz, Stanisław Larek, Stanisław Wolniak, Józef Stelmaszczyk, Edmund Przybylski, Witold Raczyński, Longin Duda, Helmut Staś, Witold Zacharczuk, Zbigniew Iwanowski, Jan Marczak, Janina Krajewska, Jan Burnagiel, Władysław Ryś, Paweł Spotowski, Władysław Wieczorek, Alicja Rak, Sławomir Korolewski, Jerzy Wesołowski, Tadeusz Zajdel, Andrzej Wnęk, Zygmunt Tebich, Andrzej Jankowski, Józef Wójcik, Janusz Molik, Jan Pieronek, Ryszard Kosina, Andrzej Zalasiński, Adam Turlej, Zygmunt Heinrich, Mieczysław Perczak, Marian Domagała, Krystyna Gabor, Augustyn Konior, Hipolit Gołąbek, Benedykt Kemski, Janusz Kuliński, Roman Cajzner, Zbigniew Surma, Sławomir Pomietlak, Bernard Kwiatkowski, Anna Franke, Marian Kowalczewski, Alfred Kopiec, Wacław Błaszczykowski, Leon Nazarewski, Romuald Dołżonek, Jan Chodowiec, Andrzej Kolatorski, Aleksander Konkol, Jerzy Sobczyk, Stanisław Szczypior, Jan Kuliś, Edmund Borżymski, Andrzej Kowalski, Tadeusz Małecki, Rudolf Solich, Lucjan Kłosowski, Michał Silkiewicz, Jerzy Gryc.

ZŁOTEJ ODZNAKI MODELARSKIEJ

Honorowe: Zdenek Husiczka, Wacław Kurasz, Stanisław Maciejewski, Kazimierz Strycharski, Zdzisław Szajewski.

Jan Bury, Franciszek Gluza, Stanisław Żurad, Władysław Niestoj, Norbert Parucha, Włodzimierz Bredsznajder Andrzej Trzciński, Tadeusz Ratyński, Jerzy Wesołowski, Stefan Jurczeniak, Jerzy Kosiński, Zygfryd Sulisz, Stanisław Skotniczy, Paweł Topa.

REKORDZIŚCI ŚWIATA

W szybownictwie: Pelagia Majewska (9), Lucyna Bajewska (6), Wanda Szemplińska (4), Maksymiliana Paszyc (3) Irena Kępówna-Zabiełło (2), Wanda Adamek, Barbara Maciąg, Ewa Nechay, Danuta Zachara, Jerzy Wojnar (3), Henryk Zydorczak (3), Adam Brzoza, Andrzej Brzuska, Tadeusz Dąbek, Zbigniew Kirakowski, Edward Makula, Ludwik Misiek, Aleksander Pawlikiewicz, Jerzy Popiel.

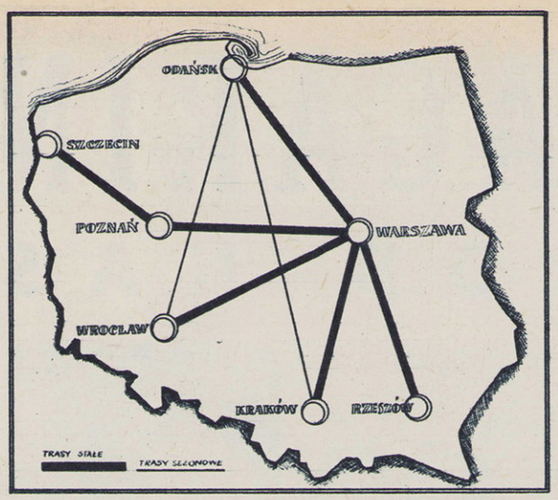
W spadochroniarstwie: Jerzy Kubaczewski (2), Jerzy Łododda, Jerzy Koss, Paweł Lipowczan, Stefan Furmaniak, Stefan Zmysłowski, Romana Skatulska (2).

W sporcie samolotowym: Andrzej Abłamowicz (2), Ludwik Natkaniec.

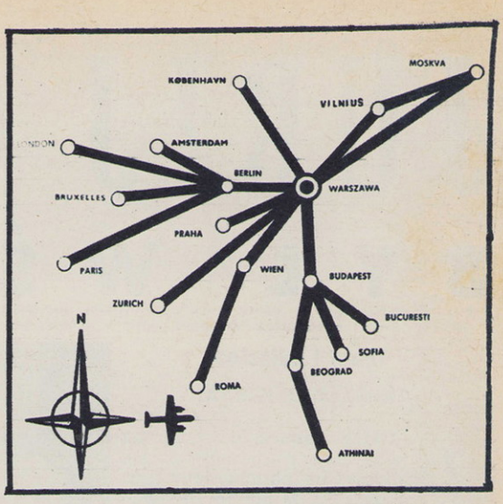
W sporcie śmigłowcowym: Ryszard Witkowski, Stanisław Gajewski (2).

Uwaga: W nawiasach podano liczbę pobitych rekordów.

LOT 1961



Sieć połączeń krajowych PLL „LOT".



Sieć połączeń zagranicznych PLL „LOT".

DZIAŁALNOŚĆ Polskich Linii Lotniczych w różnych jej przejawach jest coraz lepiej znana szerokiemu ogółowi. Tym niemniej jednak z okazji tegorocznego Święta Lotnictwa postaramy się dać skondensowany zarys ich pracy i przedstawić czytelnikom „LOT" 1961 roku.

OKĘCIE — GŁÓWNĄ BAZĄ PLL „LOT". Na warszawskim lotnisku Okęcie startuje i ląduje dziennie ok. 30 samolotów komunikacyjnych — od Li-2 do turbośmigłowych Il-18 i odrzutowych Caravell. Większość spośród nich stanowią samoloty z charakterystycznym znakiem stylizowanego żurawia i biało-czerwonymi pasami. W 1960 r. przewinęło się przez Okęcie przeszło 200 tys. pasażerów, przewieziono ponad 5 000 ton przesyłek.

Lot użytkuje na Okęciu trzy wielkie hangary (czwarty jest w budowie), najnowocześniejszą w kraju hamownię silników, wielką halę remontu silników, warsztaty pomocnicze, szereg magazynów.

SIEĆ POŁĄCZEŃ PLL „LOT". Nasze linie lotnicze łączą obecnie Warszawę z 17 miastami w 16 państwach. Są wśród nich wszystkie najważniejsze porty lotnicze Europy. Ta sieć połączeń ma 12 830 km długości. W kraju „LOT" łączy Warszawę z 6 miastami wojewódzkimi. Ponadto w sezonie letnim uruchamia się dodatkowe połączenia między południową częścią kraju, a wybrzeżem morskim. Połączenia krajowe mają 1 800 km długości. Razem więc sieć połączeń Polskich Linii Lotniczych ma 14.630 km.

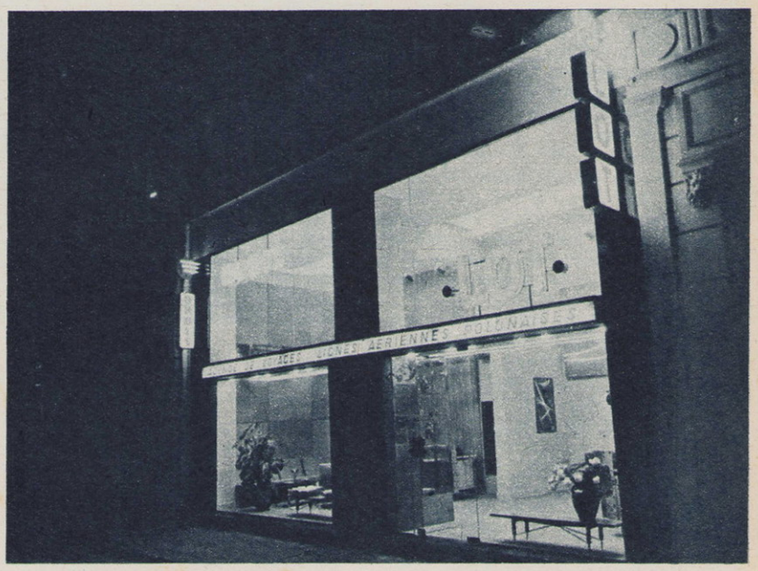
WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA. W 14 krajach Polskie Linie Lotnicze mają swoich reprezentantów. Działają oni w Amsterdamie, Atenach, Belgradzie, Berlinie, Brukseli, Budapeszcie, Kopenhadze, Londynie, Moskwie, Nowym Jorku, Paryżu, Rzymie, Wiedniu i Zurichu.

Ponadto 44 towarzystwa zagraniczne są agentami PLL „LOT". Są wśród nich tak egzotyczne jak — Aeronaves de Mexico, Air India, East African Airways, Guest Aeronavias Mexico, Misrair, Quantas Empire Airways, Tasman Empire Airways. Tak więc bez przesady można powiedzieć, że wpływy PLL „LOT" sięgają prawie na cały świat. W zamian „LOT" jest generalnym agentem na Polskę 30 towarzystw lotniczych.

W chwili obecnej stałe przedstawicielstwo w Warszawie utrzymuje 10 linii lotniczych. Są to Aeroflot, Air India, Air France, BEA, CSA, KLM, Sabena, SAS, Swissair, Trans World Airlines.

Współpraca PLL „LOT" z krajami socjalistycznymi odbywa się w ramach tzw. 6-POOLu, w skład którego wchodzą CSA, Deutsche Lufthansa, Malev, PLL „LOT", Tabso i Tarom. Współpraca jest bardzo szeroka, obejmuje ona zagadnienia natury technicznej, handlowej i organizacyjnej.

Oprócz przynależności do 6-POOLu, PLL „LOT" eksploatują linie europejskie wespół z towarzystwami zachodnio-europejskimi na zasadzie umów dwustronnych.



Wiosną 1961 roku nastąpiło otwarcie nowego, reprezentacyjnego lokalu PLL „Lot" w Paryżu. Do końca br. nowe lokale otrzymają również przedstawicielstwa „Lotu" w Berlinie i Atenach.

SPRZĘT POLSKICH LINII LOTNICZYCH. Sprzęt powietrzny naszych linii lotniczych został w ostatnim okresie poważnie unowocześniony przez zakup trzech 4-silnikowych samolotów turbośmigłowych, typu Il-18 „Moskwa".

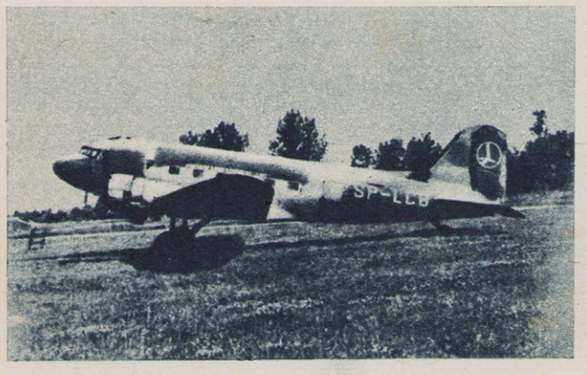
Oprócz tego na liniach zagranicznych latają 4 maszyny typu Convair CV-240 i 12 Il-14. Część spośród tych ostatnich używana jest także na liniach krajowych, wspomagając wysłużone samoloty Li-2.

PERSONEL LATAJĄCY. Najmocniejszą stroną, prawdziwym atutem Polskich Linii Lotniczych jest ich personel latający, a zwłaszcza piloci, których najwyższe kwalifikacje zawodowe zyskują im ciągle na nowo podziw zagranicy. Wszyscy kapitanowie naszych statków powietrznych są przynajmniej jednokrotnymi milionerami podobnie tak, jak większość drugich pilotów. Ogółem 117 członków personelu latającego pilotów, nawigatorów, mechaników pokładowych, radiooperatorów, stewardów i stewardess posiada tytuł „milionera powietrznego".

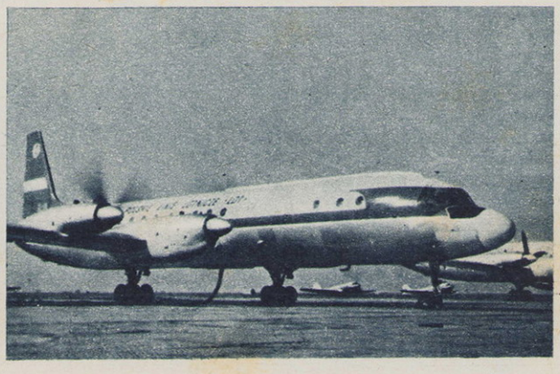
Nie mniejsze zasługi w zapewnieniu „LOT"-owi miana jednej z najbezpieczniejszych linii świata, mają oczywiście także i ludzie z zaplecza technicznego. Mechanicy i pracownicy bazy techniczno-remontowej.

KIEROWNICTWO I STRUKTURA ORGANIZACYJNA. Na czele przedsiębiorstwa stoi dyrektor naczelny — Jan Krzywicki, którego najbliższymi współpracownikami są: zastępca do spraw handlowo-przewozowych — mgr Kazimierz Nowicki oraz zastępca dyrektora do spraw technicznych — inż. Ryszard Kuryjański.

Dyrektorowi naczelnemu podlega bezpośrednio dział personelu latającego, a także m. in. dział studiów planowania, kadr i szkolenia, finansowy itd. W pionie handlowo-przewozowym najważniejsze działy to — przewozów, prawno-zagraniczny, akwizycji reklamy i wydawnictw, biuro obsługi pasażerów, oddział żywienia pokładowego. Pion techniczny to m. in. działy: głównego mechanika, kontroli technicznej, obsługi technicznej samolotów, inwestycji, oddział eksploatacji samochodów. **(A. K. i R. S.)**



Jeden z naszych pierwszych po wojnie samolotów komunikacyjnych.



Il-18 za chwilę wystartuje do kolejnego lotu za granicę.

JURIJ GAGARIN
BYŁ WŚRÓD NAS

Tekst i zdjęcia:
ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

ZANIM zobaczyliśmy go na własne oczy, każdy z nas niemal na pamięć znał jego biografię. Mimo to zadawaliśmy sobie pytanie: „jaki on jest?".

Trzy dni towarzyszyliśmy mu w podróży po Polsce. W ciągu tego czasu widzieliśmy go na oficjalnych przyjęciach, na trybunach, w spotkaniach z młodzieżą i w zwykłych, ludzkich rozmowach. Słuchaliśmy co mówił, dziesiątki obiektywów utrwalały niemal każdy jego ruch, każdy uśmiech...

★

Przejazd z Okęcia przez Warszawę nie zawsze odbywał się planowo. Często ludzie i kwiaty tarasowały drogę. Wtedy duży kabriolet wiozący Gagarina falował wraz z tłumem i razem z pasażerem unosił się w górę...

Po spotkaniu w Komitecie Centralnym — zwiedzanie miasta, a wieczorem uroczystość w Belwederze. Jurij Gagarin został odznaczony przyznanym mu przez Radę Państwa Orderem Krzyża Grunwaldu I Klasy.

Jurij jest skromny. Odznaczenie to — mówi — będę traktował nie tylko jako wyróżnienie mnie osobiście, lecz również jako wyraz uznania dla całego zespołu radzieckich inżynierów, robotników, techników i naukowców, którzy zbudowali i wypuścili w przestrzeń kosmiczną statek „Wostok".

★

Następny ranek zastaje Jurija Gagarina w stolicy Górnego Śląska — Katowicach. „Sto lat!", które zaintonowano na katowickim dworcu, towarzyszyło Jurijowi przez całą podróż po Śląsku. W hucie „Zgoda" — uważając że to zbyt mało — życzono mu STO ŚWIETLNYCH LAT ŻYCIA!

Po południu major Gagarin wziął udział w uroczystej akademii z okazji 17 rocznicy odrodzenia Polski. I znów zgotowano mu potężną owację. Torkat huczał jak ul, tysiąc ludzi wyrażało swą radość z powodu wizyty najpopularniejszego człowieka świata.

Spotkanie w Belwederze. Na zdjęciu od lewej: Przewodniczący Rady Państwa – Aleksander Zawadzki, Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK – gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, Prezes Aeroklubu PRL — Stefan Antosiewicz, major Jurij Gagarin i Minister Obrony Narodowej – gen. broni Marian Spychalski.

★

Wiecie już jak wygląda Jurij Gagarin: niewysoki, barczysty, o pogodnych, wiecznie śmiejących się oczach. Mimo woli myślę o tym, że to nasz rówieśnik, ktoś szczególnie bliski naszej lotniczej braci. Urzekło go lotnictwo. Szedł przez wszystkie szczeble — budował modele, skakał ze spadochronem, na aeroklubowym lotnisku poznał czar lotu. W Saratowie, na stadionie „Dynamo", stoi samolot „Jak-18", na którym w 1955 roku, będąc

Przywitanie na lotnisku pod Zieloną Górą. Obok majora Gagarina I sekretarz KW PZPR w Zielonej Górze – T. Gierek.

Pierwszy zdobywca kosmosu w Warszawie! Na zdjęciu – major Jurij Gagarin w chwilę po lądowaniu na okęckim lotnisku.

członkiem Saratowskiego Aeroklubu, uczył się latać Jurij Gagarin. Nikt nie przypuszczał wówczas, że ten młody chłopiec zostanie w przyszłości największym lotnikiem — pierwszym kosmonautą świata.

Jurij mówił, że to szczęśliwy zbieg okoliczności, że równorzędnych kandydatów do lotu było wielu... Wiemy jednak, że ostatecznie wybrano człowieka o gorącym sercu, bystrym umyśle, nieugiętej woli, wielkiej wiedzy i optymistycznej, pełnej radości postawy życiowej. I jeśli te wszystkie cechy mogły się skupić w przedstawicielu radzieckiego młodego pokolenia, to znaczy, że jest to osiągalne, że można i trzeba starać się go naśladować.

Myśli te przerywa spokojny głos Gagarina: Jurij mówi o swym locie. Tak, to on był jedynym członkiem załogi statku „Wostok", jego dowódcą. Ale nad przygotowaniem lotu pracowały setki i tysiące ludzi. O ich liczbie można wnioskować choćby z tego, że uchwałą Prezydium Rady Najwyższej ZSRR około 7 tysięcy pracowników zostało udekorowanych orderami i medalami.

★

Ze Śląska major Gagarin udał się na Ziemię Lubuską. Na jednym z lotnisk witają go przybyli lotnicy wojskowi, dowódca wręcza mu dyplom honorowego pilota jednostki. Gagarin krótko dziękuje. Mówi znów o swym locie i chyba nie przez przypadek podkreśla, że zanim został kosmonautą, był komunistą. Czujemy wszyscy, jak wiele treści zawiera to zdanie...

I znów jedziemy na przedzie długiej kolumny samochodów. Do Zielonej Góry, pada deszcz. Nie szkodzi! — gęste szpalery ludzi są wszędzie. Gagarin stoi w otwartym samochodzie, dziękuje wiwatującym ludziom za serdeczne powitanie. Znów kwiaty, kwiaty... Jurij chwyta je w locie i rozdaje dziewczętom. Mijamy właśnie dom, na balkonie którego stoi roześmiana grupka dziewcząt. Celny rzut Jury i kwiaty lądują w ich rękach...

★

Na wielkim Zlocie Młodzieży w Zielonej Górze absolutna cisza. Mówi Jurij Gagarin:

„W niedługim czasie nastąpi drugi radziecki lot kosmiczny. Nie będzie on ani trochę podobny do tego, co w tej dziedzinie osiągnięto w USA, gdzie druga próba była właściwie powtórzeniem pierwszej. Nie będzie żadnego porównania między drugim, a pierwszym radzieckim lotem kosmicznym".

Uczeni radzieccy — mówił dalej Jurij Gagarin — dążą do tego, by można było latać na inne planety. Wymaga to zaprojektowania i wykonania znacznie potężniejszych

Za chwilę pociąg specjalny z majorem Jurijem Gagarinem wyruszy do Katowic. Na warszawskim dworcu żegna go delegacja ZMS-owców śródmieścia.

rakiet oraz rozwiązania wielu innych bardzo skomplikowanych problemów.

Pierwszy kosmonauta mówi również o sobie. Nie zamierzam poprzestać na tym, co osiągnąłem — powiedział. Przy odpowiednim treningu warunki lotu kosmicznego są zupełnie znośne, żadne niebezpieczeństwo nie grozi człowiekowi. Mam nadzieję, że będę na Księżycu, że będę mógł latać na Marsa i na Wenus...

★

Zaledwie kilka godzin później Jurij jest już w Warszawie — przed kamerami telewizyjnymi. Mówi o tym, że przygotowanie lotnicze jest niezbędne dla przyszłego kosmonauty, że młody człowiek — jeśli chce nim zostać — musi przede wszystkim być zdrów. Nie palić papierosów, uprawiać sport. Ponadto trzeba opanować duży i wszechstronny zasób wiedzy z matematyki, fizyki, astronomii, astronautyki i innych dziedzin. Im wcześniej, im solidniej młody człowiek weźmie się do nauki, tym lepiej.

★

Wieczorem major Gagarin odleciał do Moskwy, a potem podróżował dalej — na Kubę do Brazylii i Kanady. Wszystkiego najlepszego Jura! Długo będziemy pamiętać Twą wizytę w Polsce.

Na chwilę przed wyjazdem ostatnia pamiątka z Polski — album ze zdjęciami z pobytu w naszym kraju majora Jurija Gagarina.

Major Jurij Gagarin w otoczeniu Ślązaczek w Katowicach.

Wiraże

Zgodnie z tradycją, w ramach współpracy redakcji „Skrzydlatej Polski" z tygodnikiem Wojsk Lotniczych i OPL OK „Wiraże" zamieszczamy w tym numerze na czterech stronach materiał informacyjny o naszym lotnictwie wojskowym, opracowany przez zespół bratniej redakcji „Wiraży". Materiał ten został przygotowany specjalnie dla Czytelników „Skrzydlatej Polski" z okazji tegorocznego Święta Lotnictwa.

Z lewej: „Planszecista" — to kreślarz oznaczający sytuacje na specjalnych planszach. Foto: WAF

ATAK „NIEPRZYJACIELA" ZOSTAŁ ODPARTY

NA stanowisku dowodzenia gorączkowy ruch. Terkocą telefony, oficerowie odbierają meldunki i przekazują je do poddziałów radiotechnicznych, pilotom i innym oficerom. Pogoda nie wróży nic dobrego. Chmury kłębiasto-warstwowe, a nawet warstwowe deszczowe utrudniają loty na przechwytywanie „nieprzyjacielskich" samolotów. Samoloty startują w rzadkich odstępach czasu, „nieprzyjaciel" obrał metodę nękania naszego lotnictwa. Na ławkach przed SD siedzi kilku oficerów, palą papierosy, spoglądają co chwila w górę. Meteorologowie wypuścili balon, uruchomili przyrządy. Od czasu do czasu przez „okno" w chmurach wygląda słońce.

Po kilku godzinach pogoda poprawiła się. Wiatr zmienił kierunek, zrobiło się ciepłej. Samoloty wylatują w parach i pojedynczo. Piloci gorączkowo zapinają pasy od spadochronów, startując w zależności od sytuacji na wykonanie zadania.

Nad garnizonem zawisło „niebezpieczeństwo". Po kablach i w eterze popłynął rozkaz natychmiastowego przebazowania jednostki na zapasowe lotnisko. Ryk silników zagłusza słowa komend. Samochody ze sprzętem pomocniczym i ludźmi również opuszczają garnizon.

Zaledwie ostatni samolot dotknął kołami pasa startowego nowego lotniska, a już zarządzono wyloty bojowe. Planszeciści ze skupieniem na twarzach, spokojnymi i płynnymi ruchami znaczą „cele", kreślą ich trasy. Planszeciści nie podniecają się sukcesami bądź niepowodzeniami działań bojowych, oni jak buchalterzy, precyzyjnie, powoli kreślą znaki żółte i czerwone. Planszecistę nie obchodzi, kto spowoduje zmazanie celu z planszy. Nie obojętne jest to jednak dla tych na SD, którzy utrzymują stałą łączność z naprowadzającymi na ten cel lub notują w książce nazwisko pilota, jego kryptonim, czas startu i lądowania.

Od strony północno-zachodniej pojawia się nowy „cel". Ppor Polakowski zajmuje pospiesznie miejsce w kabinie. Samolot kołuje na start. Zadrżało powietrze, chronometrażysto notuje czas i przekazuje na SD.

Dzień i noc trwa „walka". Ciemne okulary chronią oczy operatora od silnego blasku. To nic, że są zmęczone. Powodzenia naszych pilotów w powietrzu jakoś dziwnie zmuszają do skupienia uwagi, każdy strącony „cel" wywołuje przyjemne dreszcze podniecenia.

— 100! 100! Dla ciebie kurs 280°! Cel na wysokości 11 000 metrów!..

Polakowski wyprowadza swoją maszynę precyzyjnie na pozycję do ataku. Samolot „nieprzyjaciela" manewruje. Stara się zwiększyć zmniejszającą się z każdą chwilą odległość dzielącą ich od ścigającego samolotu. Zmienia gwałtownie kurs w prawo, to znów w lewo. Zniża wysokość, wykorzystuje każdą dogodną dla siebie sytuację. Polakowski „kładzie" samolot w lewy skręt. Przebrzmiało polecenie: „atakuj!". Trwa pościg — cały czas na lewym skręcie. I oto pozycja idealna do uruchomienia fotokaemu.

Planszecista zmazuje zaznaczony cel. Na SD podniecenie. Jeszcze jedno polecenie wykonane. Polakowski nie wraca jednak na lotnisko. Nowy rozkaz: zwalczyć następny samolot! I znów pościg i znów maksymalne napięcie nerwów, wykazanie swoich umiejętności. Na niego liczą ci na dole. Cel leci z większą prędkością niż samolot Polakowskiego. Włącza dopalacz. Pozycja dogodna do ataku. I tym razem w słuchawce na ziemi: „cel zniszczony!" Jednak nie koniec walk Polakowskiego. Gdzieś zupełnie z innej strony samolot bombowy. Zmiana kursu. Pilot samolotu „nieprzyjaciela" orientuje się szybko w sytuacji.

Cel, prawie linią pionową, nurkuje w dół. Skomplikowane zwroty bojowe: prawy, lewy, znów prawy. W kabinie gorąco, pot spływa ciurkiem po plecach. I znów w eterze: cel zniszczony!... I jeszcze jeden...

W jednym wylocie cztery samoloty „zniszczone". Na lotnisku gorączkowa dyskusja. Niektórzy zachowują spokój. Czekają co wykażą zdjęcia. Bowiem czasami radość okazuje się przedwczesna. Po sprawdzeniu filmów okazało się, że Polakowski nie zawiódł. Gdy wylądował, w samolocie pozostało już niewiele paliwa.

Dłuższa chwila wytchnienia. Wskaźniki radiolokacyjne pracują, na ekranach nie ma białych punkcików. Zapada zmierzch. Część pilotów dyżuruje przy samolotach, inni odpoczywają, by później zastąpić kolegów.

Pogoda pogarsza się. Nadciągają chmury deszczowe. Widzialność minimalna. W tych warunkach atmosferycznych loty bojowe są bardzo ograniczone. „Nieprzyjaciel" nie rezygnuje z działań, bowiem ma nieco ułatwione zadanie w porównaniu do tych, którzy będą przechwytywać cele.

Przy samolotach dyżurują piloci. Otrzymali rozkaz pozostawania w gotowości bojowej. Widzialność nieco poprawiła się. Na olbrzymim obszarze kraju duże zamglenie.

Do granicy naszego kraju zbliżają się samoloty „nieprzyjaciela". Rozkaz do startu. Startują samoloty Golańskiego, Trzeciaka.... „Przechwycić obce samoloty mimo trudnych warunków atmosferycznych i nie dopuścić ich do działań!" Znów zawrzało na lotnisku. Samoloty odrywają się od betonu, nikną w ciemnościach. Mijają minuty. Meldunek: cztery samoloty „zniszczone". Zadanie wykonane. Pogoda pogorszyła się. Gęsta mgła nie pozwoliła lądować na własnym lotnisku. Samoloty wylądowały na sąsiednim, gdzie były lepsze warunki atmosferyczne.

Rano lotnicy słuchają przekazane przez dowódcę jednostki słowa uznania dla pilotów od dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pilota Jana Frey-Bieleckiego.

Na niebie znów obce samoloty. Co chwila rozlega się w głośniku: „Zrozumiałem! Obserwuję na kursie. Zrozumiałem, zawracam. Atakuję!"...

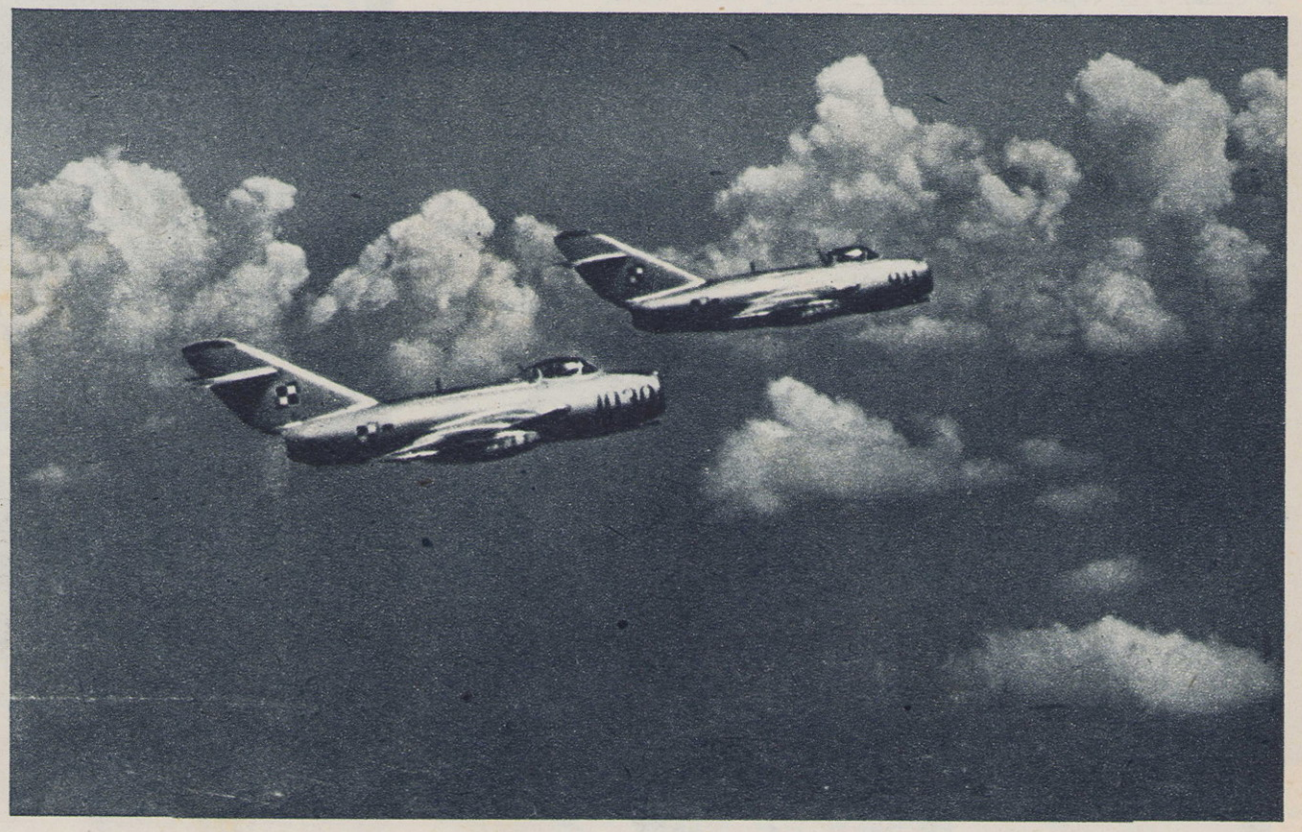
Podrywa w powietrze maszynę Polakowski. Cel... Wysokość... Polakowski stara się zmniejszyć dzielącą go odległość od szybkiego celu. Bez skutku. Włącza dopalacz...

Zbliża się godz. 11.00. W powietrzu trochę spokojniej. Po trzydziestu minutach odwołanie alarmu.

Nad lotniskiem zaświeciło słońce. Ucichł grzmot silników, piloci odetchnęli z ulgą. Atak „nieprzyjaciela" został odparty...

Kpt. HENRYK SZCZYPEK

Przechwycenie wymaga wielu umiejętności, zarówno pilotów jak i ludzi pracujących w systemie naprowadzania. Para wystartowała i kieruje się nieomylnie w stronę, z której nadlatuje „nieprzyjaciel". Foto: WAF



MAŁA ENCYKLOPEDIA WOJSKOWO LOTNICZA

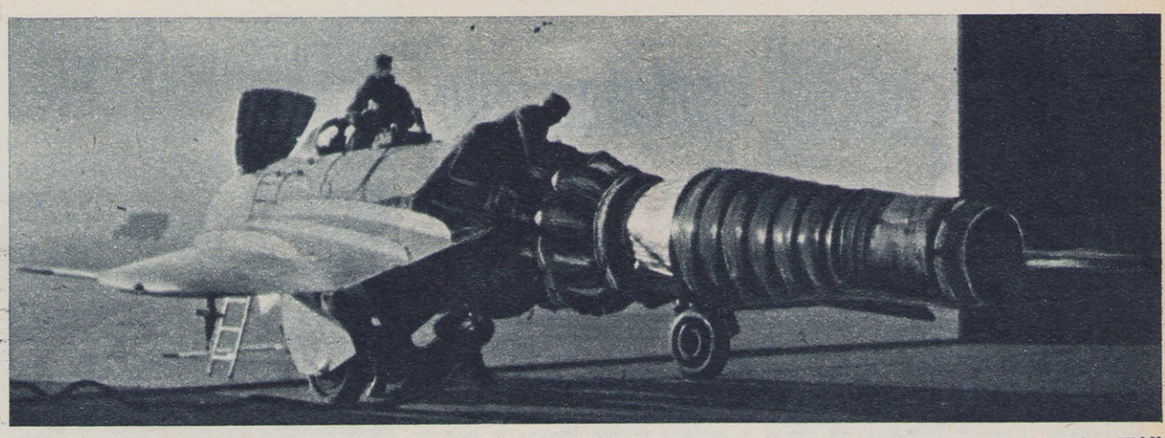


Foto: WAF

WOJSKOWY INSTYTUT MEDYCYNY LOTNICZEJ

SKŁADA się z dwóch głównych pionów: eksperymentalno - badawczego i kliniczno - szpitalnego.

W szpitalu leczy się najczęściej występujące w lotnictwie choroby. Oprócz tego przeprowadza się tam także okresowe badania lekarskie całego personelu latającego w Polsce (wojskowego, cywilnego, sportowego, sanitarnego, doświadczalnego). Każdy pilot posiada tam swoją kartotekę zdrowia, do której wpisuje się wszelkie choroby, wypadki, niedyspozycje itp. za cały okres jego lotniczej kariery.

Z ludzi szpitala składa się także słynna Główna Wojskowa Komisja Lotniczo - Lekarska, która jest ostatecznym trybunałem wyrokującym w sprawach przydatności lub nieprzydatności do służby w lotnictwie.

Każdy kandydat na podchorążego Oficerskiej Szkoły Lotniczej musi przez parę dni znajdować się w szpitalu WIML na oddziale zwanym popularnie *klinika zdrowego człowieka* nim otrzyma orzeczenie — *zdolny do służby w lotnictwie*. Pamiętamy wszyscy niedawny konkurs na stewardessę organizowany przez PLL „Lot" i redakcję „Dookoła Świata" — otóż wszystkie kandydatki musiały się poddać badaniom lekarskim w WIML-u, gdzie dopiero dostały ostateczny placet na pracę w wybranym przez siebie zawodzie.

Część eksperymentalna różni się w poważnym stopniu od szpitalnej. Bardzo nowocześnie urządzone laboratoria i pracownie. W salach operacyjnych — na stołach uśpione króliki, białe myszki, świnki morskie... Na niektórych drzwiach ostrzegawcze napisy — „promieniowanie radioaktywne, wstęp tylko w ubraniu ochronnym". W innych gabinetach myśli się nawet o pewnych sprawach... kosmicznych. Gdzieindziej znów wypracowywuje się koncepcję w sprawach czynnego wypoczynku pilotów, odpowiedniego żywienia, walki z alkoholizmem itp.

INSTYTUT TECHNICZNY WOJSK LOTNICZYCH

JEST placówką naukową zajmującą się skomplikowanymi problemami techniki lotniczej, których nie jest w stanie rozwiązać personel inżynieryjno - techniczny w jednostkach. W instytucie prowadzi się także badania o charakterze wybitnie teoretycznym oraz wykonuje i sprawdza prototypy różnych nowych urządzeń, które mają być zainstalowane na samolotach.

Pracownicy instytutu udzielają pomocy terenowym kołom racjonalizatorów w konkretnym opracowaniu trudniejszych wniosków. Bardzo często wyjeżdżają oni z referatami do jednostek, uczestniczą w konferencjach naukowych na tematy techniczne, przeprowadzają różne eksperymenty itp.

Zadania instytutu potwierdzają całkowicie tezę o konieczności ścisłego związku pomiędzy nauką a życiem. Terenem jego działalności są całe Wojska Lotnicze i OPL OK.

ZESPOŁY BH I BL

Rozkazem Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK w roku 1958 powołano do życia we wszystkich jednostkach lotniczych — **nieetatowe zespoły do spraw badania higieny i bezpieczeństwa lotów. W skład ich wchodzą przedstawiciele** ważniejszych służb: piloci, nawigatorzy, meteorolodzy, oficerowie polityczni, lekarze, inżynierowie, instruktorzy WF itp.

Podstawowe zadanie zespołu BH i BL polega na prowadzeniu pracy profilaktycznej nakierowanej na uprzedzenie i zapobieżenie wypadkom lotniczym. W tym celu poddaje się gruntownej analizie wszystkie zaistniałe w jednostce przesłanki do wypadków oraz odchylenia od obowiązujących norm i przepisów. Na posiedzeniach zespołów omawia się także takie sprawy, jak: zachowanie się pilotów w powietrzu, sposób odżywiania personelu latającego, tryb życia pilotów i wynikający stąd ich stan psychofizyczny, jakość obsługi technicznej samolotów, praca środków UL itp.

Zespoły BH i BL powołane są także do upowszechnienia doświadczeń innych jednostek posiadających duże osiągnięcia w walce o bezawaryjność lotów. Każde posiedzenie kończy się sprecyzowaniem pewnych praktycznych wniosków do działania, które podlegają zatwierdzeniu przez dowódcę jednostki. W przypadku, jeżeli realizacja wniosku nie leży w kompetencji dowódcy jednostki, a nawet dowódcy związku taktycznego, przewodniczący zespołu BH i BL przesyła go do Dowództwa Wojsk Lotniczych i OPL OK.

CENTRALNA KOMISJA WYNALAZCZOŚCI I RACJONALIZATORSTWA WOJSK LOTNICZYCH I OPL OK

Działalność racjonalizatorska w Wojskach Lotniczych i OPL OK rozwija się coraz pomyślniej. Ilość wniosków zgłoszona do poszczególnych komisji w roku 1960 była większa o 200 procent niż w roku 1959. Większość proponowanych usprawnień okazała się wysoce pożyteczna i została upowszechniona dzięki czemu uzyskane zostały bardzo poważne efekty ekonomiczne sięgające wielu milionów złotych. Zaliczyć tu należy przede wszystkim takie wynalazki, jak: wózek usprawniający transport w magazynie, przyrząd służący do sprawdzania wysokościomierzy, prędkościomierzy i wariometrów bez konieczności wymontowywania ich z samolotów, stoły nawigatorskie na SD, plastyczny stół lotniska wyposażony w miniaturowe urządzenia UL itp.

Jednakże nie wszystkie wynalazki posiadają wartość wymierną w złotówkach. Są również takie, których przeznaczeniem jest ochrona zdrowia lub nawet życia człowieka.

Zarówno jednymi jak i drugimi zajmują się właściwe komisje racjonalizatorskie w jednostkach i związkach taktycznych które po odpowiednim zaopiniowaniu przesyłają do rozpatrzenia Centralnej Komisji Wynalazczości i Racjonalizatorstwa WL i OPL OK posiadającej bardzo wysokie prerogatywy w zakresie przyjmowania i upowszechniania bądź odrzucania wniosków.

WOK „GRONIK"

PRZED paru laty „Gronik" stał się prawdziwą rewelacją. Bo oto w samym sercu Tatr, w Zakopanem, otwarto pierwszy w Polsce specjalny ośrodek kondycyjno-wypoczynkowy dla personelu latającego WL i OPL OK. Pierwsze turnusy nie były zbyt udane. Niektórzy uczestnicy próbowali swój pobyt tam utożsamiać z wczasami wypoczynkowymi, inni znów nie chcieli wcale schodzić z gór itp.

Niebawem w Dowództwie Wojsk Lotniczych i OPL OK opracowany został regulamin „Gronika" określający bardzo dokładnie porządek wewnętrzny i tryb życia każdego oficera przez cały okres jego pobytu w ośrodku. Główna teza głosiła, że **dwutygodniowy pobyt w „Groniku" ma przyczynić się do podniesienia sprawności psychofizycznej pilotów.**

Jako warunek pierwszy postawiono — każdy uczestnik przez cały turnus musi zażywać dużo ruchu; stąd gimnastyka parterowa, na przyrządach i specjalna — lotnicza w wymiarze większym niż w jednostkach. Niezależnie od tego organizowano prawie co drugi dzień intensywne wycieczki górskie połączone ze wspinaczką, forsownymi marszami, spaniem w schroniskach itp., **które w efekcie sprzyjały przystosowaniu organizmu pilota do pobytu na średnich wysokościach.**

Okres zimy był bardziej urozmaicony, dochodziła bowiem nauka jazdy na nartach, zajęcia na lodowisku, hokej itp. Pod koniec turnusu odbywały się zawody sportowe o mistrzostwo Gronika. Nic dziwnego, że fałdy tłuszczu zaczęły znikać z brzuchów niektórych uczestników w błyskawicznym tempie.

Sprzyjało temu również racjonalne odżywianie. Po raz pierwszy w historii polskiego lotnictwa wojskowego na Groniku została wprowadzona specjalna dieta lotnicza nabiałowo-witaminowa, która dzisiaj stosowana jest bardzo powszechnie we wszystkich garnizonach lotniczych.

Kierownictwo ośrodka nie zapomniało również o strawie duchowej dla swoich gości. Odbywały się liczne spotkania z ludźmi, którzy ukochali te góry i miłość swą próbowali przelać na swoich słuchaczy. Przyjeżdżali do ośrodka oficerowie WOP, aby opowiedzieć jak walczą z przemytnikami, starzy górale wspominali jak bili hitlerowców itp.

WOK NA MAZURACH

NIEDAWNO rozpoczął swoją działalność drugi z kolei wojskowy ośrodek kondycyjny dla personelu latającego WL i OPL OK na Mazurach. Ogólne założenia, porządek wewnętrzny, tryb życia uczestników turnusu niewiele różnią się od zasad obowiązujących w „Groniku". Jednakże zupełnie inne warunki geograficzne pozwalają na znaczne urozmaicenie dwutygodniowego pobytu. Dominują w sposób zasadniczy sporty wodne: żeglarstwo, wioślarstwo, kajakarstwo, pływanie, piłka wodna, płetwonurkarstwo itp.

Niezależnie od tego dla każdego turnusu organizuje się wycieczki tak piesze jak samochodowe do pobliskich wsi i miasteczek, zakładów pracy i spółdzielni produkcyjnych. Oficerowie goszczą u siebie wybitnych ludzi Warmii i Mazur, którzy zapoznają ich z tradycjami walk o polskość tego regionu, a także z gospodarczymi osiągnięciami tych ziem po powrocie do Macierzy.

LOTNICZE KURORTY

PONIEWAŻ etatowe wojskowe domy wypoczynkowe w okresie nasilenia urlopowego nie są w stanie pomieścić wszystkich chętnych, z inicjatywy dowództw jednostek lotniczych zorganizowanych zostało szereg sezonowych ośrodków wypoczynkowych dla kadry i ich rodzin.

Niektóre z nich istnieją już od trzech lat, inne niespełna parę tygodni. Wszystkie jednak cieszą się niesłabnącym powodzeniem i frekwencją. Najwięcej wczasowiczów korzysta z ośrodków położonych nad brzegiem morza chociaż nie brak również chętnych na wczasy nad jeziorem czy w górach.

LOTNICZA SZKOŁA TYSIĄCLECIA

ODPOWIADAJĄC na apel Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej szeregowcy, podoficerowie, oficerowie i pracownicy cywilni Wojsk Lotniczych i OPL OK postanowili dla uczczenia tysiąclecia państwa polskiego zbudować szkołę-pomnik i w tym celu opodatkowali się w wysokości 0,5 procent swego miesięcznego uposażenia na przeciąg lat sześciu. Niezależnie od tego inżynierowie Zarządu Lotniskowego w ramach czynu społecznego, w godzinach pozasłużbowych opracowali dokumentację techniczną budowy. Poczynając od roku ubiegłego przez wiele niedziel na plac budowy podjeżdżały samochody ciężarowe pełne żołnierzy, którzy zupełnie bezinteresownie pomagali w robieniu wykopów pod fundamenty oraz w transporcie materiałów budowlanych.

Szkoła została zlokalizowana w Warszawie w sąsiedztwie **parku bielańskiego** i jak przewidują projekty stanowić będzie prawdziwy kombinat naukowy. Na obszarze kilku hektarów parku, klombów i zieleni stanie w najbliższym czasie kilka supernowoczesnych budynków-pawilonów, z których największy mieścić będzie kilkanaście sal wykładowych. W pozostałych znajdą miejsce: internat, stołówka, warsztaty-modelarnie, hala gimnastyczna, kryty basen kąpielowy, mieszkania wychowawców, pomocnicze instytucje gospodarcze itp.

Pierwszeństwo otrzymania miejsca w internacie będą miały dzieci sieroty po lotnikach oraz dzieci oficerów pełniących służbę w odległych garnizonach. mieszkalnych „Huty Warszawa" również znajdzie się miejsce w jasnych salach wykładowych lotniczej szkoły.

S. R.

TAM, gdzie kształcą się WOJSKOWE KADRY LOTNICZE

W czasie pierwszej wojny światowej lotnictwo stanowiło pomocniczy rodzaj wojsk którejś tam kategorii. Nawet znacznie później wielu wybitnych strategów uważało, że nadaje się ono jedynie dla celów rozpoznawczych i łącznikowych. Dopiero druga wojna światowa podniosła je do roli jednego z głównych rodzajów sił zbrojnych, zdolnego przeprowadzać samodzielne operacje powietrzne drogą bombardowania strategicznych i operacyjnych tyłów przeciwnika, przerzucać na kolosalne odległości desanty powietrzne, a także wspierać z powietrza działania bojowe wojsk lądowych i marynarki wojennej.

Te zmiany w koncepcjach taktycznych czy nawet strategicznych stały się możliwe dzięki niebywałemu rozkwitowi techniki w tym okresie w ogóle, a techniki lotniczej w szczególności. Samoloty o silnikach tłokowych prawie we wszystkich armiach świata zamienione zostały odrzutowcami różnych typów, wśród których trwa ciągły proces eliminacji w zależności od prędkości lotu oraz praktycznej wysokości pułapu. Na ostatniej defiladzie lotniczej w Moskwie prezentowano jedynie te typy samolotów, które mogą latać z prędkością ponaddźwiękową.

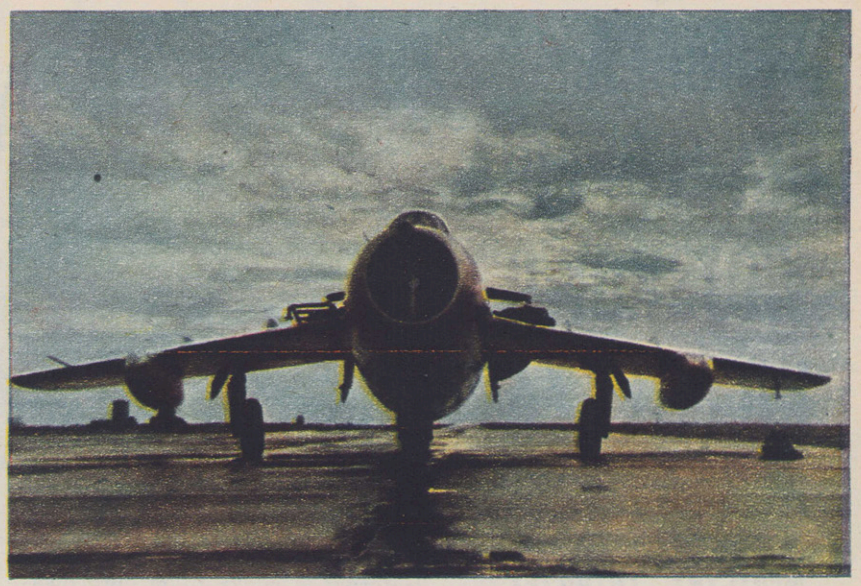
Na temat jutra lotnictwa wojskowego trudno powiedzieć coś zobowiązującego. Być może za kilka lat zaczniemy latać samolotami o dziwnych i nieznanych kształtach napędzanych paliwem atomowym? W każdym bądź razie obserwujemy zjawisko, że wraz ze zmianami w technice lotniczej zasadniczej zmianie ulegną funkcje człowieka, który ją eksploatuje.

Zwiększająca się ciągle prędkość lotu samolotów zmusiła poszczególne armie do dalszego zaostrzenia wymagań w stosunku do personelu latającego w zakresie kondycji fizycznej oraz wartości umysłowych. Od współczesnego pilota wojskowego, obok idealnego zdrowia, siły mięśni, stalowych nerwów, odwagi itp. wymaga się również głębokiej wiedzy technicznej, inteligencji i innych walorów umysłowych. Od pilotów bardziej skomplikowanych typów samolotów zaczyna się wymagać dodatkowo kwalifikacji inżynieryjno-technicznych.

Z drugiej strony zwiększa się ciągle ilość służb pomocniczych w lotnictwie. Dlatego, by np. myśliwiec ponaddźwiękowy mógł wystartować o określonym czasie, polecieć we właściwym kierunku, przechwycić nieprzyjacielski samolot, zniszczyć go i wrócić cało na macierzyste lotnisko – potrzebny jest wysiłek wielu specjalistów, cichych bohaterów z warsztatów, lotnisk, stacji radiolokacyjnych, o których istnieniu przeciętny człowiek nic nie wie.

A przecież wszyscy oni są wysokiej klasy specjalistami w swojej dziedzinie, a co za tym idzie muszą gdzieś nabyć posiadane kwalifikacje. Lotnictwo wojskowe rokrocznie przeszkala w różnych kierunkach technicznych odpowiednią ilość młodych ludzi, którzy po zakończeniu obowiązkowej służby wojskowej zasilają szeregi fachowców w naszej gospodarce narodowej.

Gdzie i czego uczą się ludzie noszący stalowe mundury – dowiecie się z tych stron.



Samolot myśliwski na starcie.
Foto: Lech Zielaskowski

OFICERSKA SZKOŁA LOTNICZA IM. J. KRASICKIEGO W DĘBLINIE

ZAŁOŻONA w roku 1927. W okresie międzywojennym uczyło się w niej wielu znakomitych polskich pilotów jak np. Skarżyński, Orliński itp. Przez szereg lat szefem wyszkolenia pilotażowego szkoły był por. pil. Franciszek Żwirko.

31 października 1944 roku Naczelne Dowództwo WP wydało rozkaz polecający zorganizowanie Zjednoczonej Szkoły Lotniczej. Głównym zadaniem nowo założonej uczelni miało być szkolenie – obok personelu latającego – różnych specjalistów technicznych. Na początku roku 1945 szkołę podzielono na dwie odrębne placówki.

Oficerska Szkoła Lotnicza przebazowana została do Dęblina, gdzie 21 czerwca 1946 roku odbyła się pierwsza w Polsce po wojnie promocja oficerów-pilotów. Duży wkład w wyszkolenie i wychowanie podchorążych wnieśli radzieccy instruktorzy, spośród których najwięcej ofiarności i samozaparcia wykazali towarzysze: Smaga, Nigof, Złotousow, Kaptiew i inni.

W latach 1945–1947, gdy toczyła się walka o utrwalenie władzy ludowej w Polsce, cała kadra szkoły oraz wszyscy jej ówcześni podchorążowie aktywnie uczestniczyli w gromieniu band reakcyjnego podziemia na terenie lubelszczyzny. Wielu z nich w walkach tych oddało swoje życie. W kwietniu 1945, za zasługi w dziedzinie przygotowywania kadr dla polskiego lotnictwa wojskowego szkoła została odznaczona orderem „Sztandar Pracy" II klasy.

*

Obecnie, obok byłych oficerów frontowych i wychowanków radzieckich szkół lotniczych, historię szkoły tworzą także ubiegłoroczni jej absolwenci zatrudnieni w charakterze pilotów-instruktorów. Są to ludzie o wysokich kwalifikacjach moralno-politycznych oraz lotniczo-wojskowych.

Tacy sami zresztą są i pozostali wychowankowie OSL. Przed paru laty Dowództwo Wojsk Lotniczych i OPL OK dokonało rewizji dotychczas obowiązujących programów i metod nauczania. Według nowych kryteriów podchorąży dopuszczony do egzaminów dyplomowych winien legitymować się wyższymi kwalifikacjami pilota wojskowego.

OFICERSKA SZKOŁA LOTNICZA IM. ŻWIRKI I WIGURY W RADOMIU

ZOSTAŁA zorganizowana w pierwszych latach po wojnie na bazie jednej z eskadr Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego. Początkowo nosiła nazwę Oficerskiej Szkoły Lotniczej Nr 5. Dopiero 8 września 1957 roku, w 25 rocznicę śmierci bohaterskich, lotników Minister Obrony Narodowej swoim rozkazem nadał szkole imię Żwirki i Wigury.

Podobnie jak w OSL im. J. Krasickiego, w Radomiu szkoli się zawodowych oficerów-pilotów. Programy nauki obejmują obok zajęć z zakresu wiedzy ogólnowojskowej, politycznej i ogólnokształcącej szkolenie specjalistyczne niezbędne dla wykonywania lotów na samolotach odrzutowych jak np. teoria lotu, konstrukcja samolotu, nawigacja itp. Bardzo wiele czasu poświęca się praktycznej nauce latania i walki powietrznej. W efekcie, każdy podchorąży kończący naukę w szkole jest pełnowartościowym pilotem bojowym.

Na specjalną uwagę zasługuje bardzo dobrze zorganizowana baza szkoleniowa. Dział nauk posiada niezliczoną ilość makiet, przekrojów, rysunków, tablic, plansz i wykresów zabezpieczających całkowicie utrzymanie zasady poglądowości w nauczaniu podchorążych. Ostatnio w procesie nauczania w charakterze materiału pomocniczego zaczęto wykorzystywać filmy wąskotaśmowe o tematyce szkoleniowej (nakręcone notabene przez oficerów kadry szkoły).

Duże uznanie zdobyła sobie także szkoła w całych Wojskach Lotniczych za szereg inicjatyw w dziedzinie administracyjno-gospodarczej. Np. Na żadnym z lotnisk w Polsce nie ma takich pięknych i wygodnych domków startowych jak te, które zaprojektowali i wykonali swoimi własnymi siłami oficerowie, podoficerowie i szeregowcy OSL im. Żwirki i Wigury. Przed dwoma miesiącami komenda szkoły oddała do dyspozycji kadry oraz rodzin przepiękny ośrodek campingowy nad Bałtykiem – zorganizowany całkowicie własnym sumptem.

OFICERSKA SZKOŁA WOJSK LOTNICZYCH IM. GEN. WALEREGO WRÓBLEWSKIEGO W OLEŚNICY

POWSTAŁA w roku 1945 w wyniku rozdziału Zjednoczonej Szkoły Lotniczej na OSL i TSWL. W roku 1955 szkoła została przeniesiona do Oleśnicy i odpowiednio rozbudowana.

Obecnie szkoli oficerów-techników następujących specjalności: konstrukcji i eksploatacji samolotów, osprzętu samolotowego oraz uzbrojenia lotniczego. Nauka trwa trzy lata i obejmuje m. in. budowę samolotów, teorię silników, eksploatację samolotów, lotnicze urządzenia fotograficzne, materiałoznawstwo, wytrzymałość materiałów itp.

Od roku 1955 siłami kadry urządzono w sposób zupełnie nowoczesny szereg sal wykładowych i gabinetów metodycznych. Obecnie szkoła dysponuje dostateczną ilością pomocy naukowych dla wszystkich wykładanych przedmiotów.

Przy szkole istnieje i działa owocnie od trzech lat stosunkowo liczna sekcja Naczelnej Organizacji Technicznej, której członkowie biorą bardzo aktywny udział w szerzeniu wiedzy technicznej wśród pozostałej kadry, ich rodzin, podchorążych, żołnierzy służby zasadniczej a nawet wśród ludności cywilnej miasta lub okolicznych miejscowości. Sekcja posiada swój specjalny gabinet, w którym można przeczytać prawie całą prasę techniczną wydawaną w Polsce, moc zagranicznej oraz wiele ciekawych książek z dziedziny techniki.

Szkoła posiada Wojskowy Klub Sportowy oraz Garnizonowy Klub Oficerski.

OFICERSKA SZKOŁA RADIOTECHNICZNA W JELENIEJ GÓRZE

PRZYGOTOWYWUJE oficerów techników dla wszelkich urządzeń radiolokacyjnych znajdujących się na wyposażeniu wojska. W zależności od obranej przez podchorążego specjalizacji program przewiduje zajęcia szkoleniowe z zakresu budowy oraz eksploatacji urządzeń radiolokacyjnych samolotowych lub naziemnych, samolotowych urządzeń radionawigacyjnych i strzeleckich celowników radiolokacyjnych itp. Niezależnie od tego każdy słuchacz otrzymuje przeszkolenie polityczne i ogólnowojskowe w takim samym wymiarze godzin jak w pozostałych szkołach oficerskich.

OSRT należy do najpopularniejszych szkół oficerskich w naszym kraju. Tajemniczy świat impulsów, w którym można będzie przebywać na co dzień oraz gwarancja uzyskania modnego i popłatnego zawodu – radiotechnika, pociągają za sobą masy młodzieży.

Szkoła posiada bogato wyposażone laboratoria, w których odbywa się większość ćwiczeń jak np. z radiotechniki, miernictwa radiowego, maszyn elektrycznych itp. Przez pierwsze dni nauki człowiek czuje się nieco zagubiony wśród anten o dziwacznych kształtach, zegarów, z których żaden nie wskazuje godzin, zwojów drutów i drucików, najróżniejszych obmotek oraz lamp elektronowych. Po jakimś czasie młodzieniec osiąga właściwy stopień wtajemniczenia w radiotechnice i nie tylko, że nie czuje się obco, lecz wręcz przeciwnie potrafi zbudować niektóre urządzenia sam.

Po ukończeniu trzech lat nauki podchorąży zostaje dopuszczony do egzaminu dyplomowego, który zazwyczaj składa się z dwóch etapów. Przede wszystkim musi on zbudować własnoręcznie model uprzednio wybranego urządzenia radiolokacyjnego, a następnie pisemnie uzasadnić swój wybór oraz przyjęte metody rozwiązania zagadnienia. Szereg prac dyplomowych nosi wybitnie użytkowy charakter, np. jeden z absolwentów zaprojektował i wykonał komplet radiostacji dla miejscowego pogotowia ratunkowego.

Kadra szkoły posiada ściśle powiązania z Wojskową Akademią Techniczną, oddziałami NOT, instytucjami telekomunikacji oraz radiolokacji, a także z szeregiem specjalistycznych zakładów produkcyjnych.

Wolne od nauki chwile podchorążowie mogą spędzić na stadionie miejscowego WKS-u lub w pomieszczeniach garnizonowego klubu oficerskiego, które od szeregu lat zajmuje jedno z czołowych miejsc w pracach amatorskich zespołów artystycznych.

OFICERSKA SZKOŁA ARTYLERII PRZECIWLOTNICZEJ W KOSZALINIE

PRZYGOTOWUJE dowódców pododdziałów armat przeciwlotniczych różnych rodzajów oraz dowódców zespołów przyrządów do kierowania ogniem artylerii przeciwlotniczej. Wspominamy o niej jedynie dlatego, gdyż w ramach wojsk obrony przeciwlotniczej artyleria przeciwlotnicza współdziała stale z jednostkami lotnictwa OPL i wojskami radio-technicznymi w odpieraniu ataków sił powietrznych przeciwnika.

CENTRUM SZKOLENIA LOTNICZEGO

JEST najmłodszą wojskową uczelnią lotniczą w Polsce, w której na różnoterminowych kursach doskonalących kształcą się oficerowie lotnictwa – głównie personel latający.

Zgodnie z postawionymi założeniami, pobyt w CSL obok pewnej sumy wiedzy teoretycznej winien dać każdemu kursantowi maksimum praktycznych wiadomości z dziedzin związanych z dowodzeniem jednostką lub pododdziałem lotniczym. Na poprzednich kursach np. zajmowano się między innymi upowszechnianiem najskuteczniejszych metod organizacji dnia lotnego i teoretycznego w jednostce, zapewnieniem bezawaryjnej obsługi sprzętu, zabezpieczeniem dnia wolnego od zajęć, stworzeniem odpowiedniej bazy wyszkoleniowej itp.

Zasada poglądowości nauczania w tej uczelni podniesiona została do stopnia najwyższego. Olbrzymia większość zajęć

Grupa podchorążych Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej podczas zajęć
Foto: WAF

prowadzona jest metodą pokazów lub ćwiczeń praktycznych. Doświadczenie wykazało, że ta metoda daje najlepsze wyniki.

Obok zagadnień natury organizacyjno-administracyjnej programy przewidują dużą ilość godzin na podnoszenie mistrzostwa pilotażowego. Z Centrum Szkolenia Lotniczego wyszło sporo asów lotnictwa wojskowego. Warszawiacy pamiętają, że w roku 1959 w czasie defilady lotniczej przelatywała (pierwsza w owym czasie) grupa myśliwców ponaddźwiękowych – **pilotowali ją wychowankowie CSL.**

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO WP IM. GEN. BRONI KAROLA ŚWIERCZEWSKIEGO

JAK mówi kronika akademii, początków istnienia **Fakultetu Lotniczego** należy doszukiwać się w roku 1950, gdy utworzona została **katedra taktyki lotniczej** z zadaniem zabezpieczenia szkolenia taktyczno-lotniczego na wszystkich kursach w akademii. W sierpniu 1952 roku zakończył się pierwszy specjalistyczny kurs doskonalenia oficerów lotnictwa. Ukończyło go 18 słuchaczy. Niebawem krótkoterminowe KDO lotnicze zastąpione zostały normalnymi studiami przynoszącymi w efekcie tytuł oficera dyplomowanego.

Obecnie na **fakultecie lotniczym ASG** studiują oficerowie posiadający odpowiedni staż pracy w pułku lotniczym. Klauzula ta wyda nam się bardziej zrozumiała, gdy weźmiemy pod uwagę, że w programach akademickich znacznie większy nacisk kładzie się na opanowanie teorii: wojskowości, sztuki wojennej czy dowodzenia niż na praktyczną naukę rzemiosła wojennego. Dlatego też za podstawowe zadanie studiów na fakultecie lotniczym uważa się **gruntowne opanowanie teorii z zakresu taktyki i sztuki operacyjnej lotnictwa we współdziałaniu z wojskami lądowymi.**

Każdy słuchacz w czasie studiów bierze udział w organizowanych co pewien czas ćwiczeniach szkieletowych i konferencjach naukowo-teoretycznych. Odbywa praktykę w jednostce lotniczej połączonej z obowiązkiem nalatania określonej ilości godzin na poszczególnych typach samolotów.

Ogólnie rzecz biorąc fakultet lotniczy ASG kształci wysokowykwalifikowanych dowódców i pracowników sztabów.

WOJSKOWA AKADEMIA TECHNICZNA IM. JAROSŁAWA DĄBROWSKIEGO

PRECYZYJNY sprzęt lotniczy znajdujący się na uzbrojeniu naszych jednostek wymaga od obsługujących go ludzi wysokich kwalifikacji inżynieryjno-technicznych. Dlatego też powoli zanika stary typ inżyniera-praktyka-samouka, a miejsce jego zajmuje świetnie i wszechstronnie przygotowany absolwent Wojskowej Akademii Technicznej.

Fakultet lotniczy WAT kształci inżynierów-lotników specjalistów: eksploatacji, uzbrojenia lotniczego, osprzętu, teorii i konstrukcji silników, aerodynamiki lotniczej.

Absolwenci WAT są w jednostkach czołowymi aktywistami NOT i głównymi rzecznikami propagandy wiedzy technicznej wśród szerokich mas społecznych.

★

Na rzecz Wojsk Lotniczych i OPL OK pracują w pewnym stopniu także inne fakultety WAT, które szkolą dowódców pododdziałów oraz inżynierów budowy lotnisk, urządzeń radiolokacyjnych na samolotach i naziemnych, łączności przewodowej, łączności radiowej, telekomunikacji, elektrotechniki, specjalistów telesterowania itp.

★

W roku 1951 odbyła się uroczysta inauguracja pierwszego roku akademickiego WAT. Szereg spraw wydawało się wówczas problematycznymi: brak odpowiedniej materialnej bazy naukowej, niesłychanie młody personel wykładowczy, brak doświadczeń w organizacji tego typu uczelni w naszym kraju itp. Wszystkie te trudności zostały przezwyciężone – WAT cieszy się opinią jednej z najlepszych wyższych uczelni technicznych w Polsce.

WOJSKOWA AKADEMIA POLITYCZNA IM. FELIKSA DZIERŻYŃSKIEGO

UCZELNIA kształci odpowiedzialnych pracowników politycznych dla wszystkich rodzajów wojsk. Między innymi na istniejących fakultetach akademii: historycznym i pedagogicznym studiują oficerowie pełniący służbę w Wojskach Lotniczych i OPL OK.

Dla nich to właśnie, komenda akademii powołała do życia tzw. **grupy lotnicze** ze specjalnie dostosowanym do późniejszych potrzeb programem nauczania. Dzięki takiej organizacji nauki, każdy słuchacz – przyszły pracownik polityczny w lotnictwie ma możność solidnego pogłębienia swoich wiadomości z zagadnień techniki i taktyki lotnictwa ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki prowadzenia pracy politycznej w lotnictwie.

Wśród absolwentów, którzy w roku bieżącym opuścili mury uczelni z tytułami magistrów w kieszeni, wielu legitymuje się poważnym dorobkiem naukowym w zagadnieniach związanych z lotnictwem. Słuchacze fakultetu historycznego wnieśli poważny wkład w opracowanie poszczególnych okresów historii ludowego lotnictwa polskiego. Oficerowie studiujący na fakultecie pedagogicznym zebrali i uogólnili sporo doświadczeń z zakresu metodyki pracy partyjno-politycznej w lotnictwie. Większość z nich pragnie po skończonych studiach wrócić do jednostek bojowych i tam w oparciu o zdobytą wiedzą prowadzić pracę wychowawczą z podwładnymi nacelowaną na stałe podnoszenie gotowości bojowej naszego ludowego lotnictwa wojskowego.

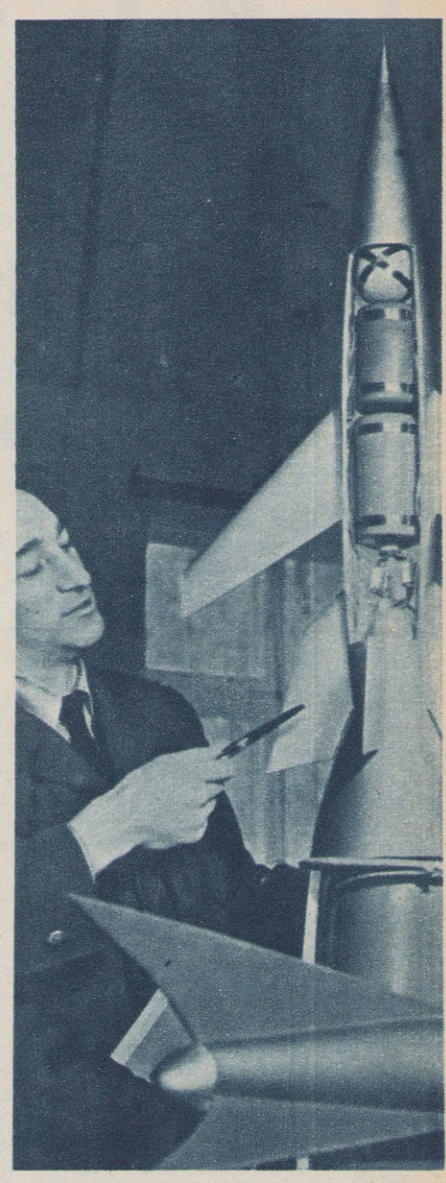
SZKOŁY I OŚRODKI KSZTAŁCĄCE MŁODSZYCH SPECJALISTÓW LOTNICZYCH

DOTYCHCZAS mówiliśmy o wyższych i średnich uczelniach, w których kształci się zawodowa kadra oficerska wojsk lotniczych. Obok nich istnieje jeszcze spora ilość różnego rodzaju szkół i ośrodków szkolnych, w których kształcą się przyszli podoficerowie służby zasadniczej.

Najstarszą i najpoważniejszą z nich jest **Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych** przygotowująca mechaników eksploatacji, osprzętu i uzbrojenia, specjalistów lotniczych urządzeń fotograficznych itp. W innych ośrodkach uczą się operatorzy stacji radiolokacyjnych, mechanicy samochodowi, kierowcy, radiotelegrafiści, elektrycy od wysokich napięć, meteorolodzy, strzelcy pokładowi i wiele innych specjalności, których nie jesteśmy w stanie nawet przeliczyć ze względu na ich ogromną ilość.

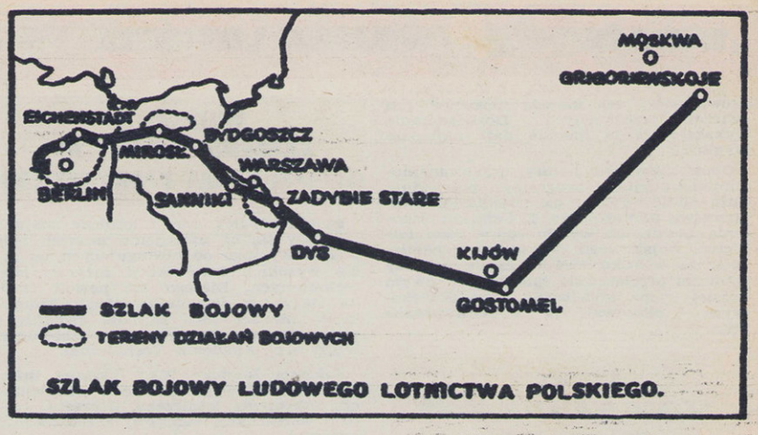
Należałoby wspomnieć także o **Podoficerskiej Szkole Zawodowej w Elblągu**, która m. in. szkoli przyszłych podoficerów zawodowych dla Wojsk Lotniczych.

S. R.



Wyżej: Model rakiety wielostopniowej jako pomoc naukowa. Niżej: Samoloty szkolne „Bies" na jednym z lotnisk wojskowych. Foto: WAF

1 DYWIZJA LOTNICZA LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO



SZLAK BOJOWY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO.

Kpt. mgr IZYDOR KOLIŃSKI

1 dywizja lotnicza była pierwszym polskim lotniczym związkiem taktycznym, który zaczęto formować w Związku Radzieckim i następnie użyto do walk o wyzwolenie Polski.

Początkowo, będąc jeszcze w stadium organizacji, dywizja rozpoczęła działania bojowe 23 sierpnia 1944 roku w rejonie przyczółka warecko-magnuszewskiego. We wrześniu tegoż roku wzięła udział w bezpośrednich walkach o Warszawę. Następnie wspierała natarcie wojsk naziemnych w kierunku Jabłonny i Legionowa. 1 listopada 1944 roku zmieniono jej nazwę na „4 mieszaną dywizję lotniczą". Potem dywizja brała udział w rozpoznaniu lotniczym w okresie przygotowawczym do ofensywy zimowej. W roku 1945 wspierała natarcie wojsk lądowych w operacji warszawskiej, a następnie w operacji pomorskiej i zakończyła swe działania bojowe w rejonie Berlina.

W skład 1 dywizji lotniczej wchodziły następujące jednostki lotnicze:

1 PUŁK LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO „WARSZAWA"

1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" przed rozpoczęciem działań bojowych liczył 232 osoby; wyposażony był w 39 samolotów myśliwskich typu „Jak-1" i 1 samolot szkolno-treningowy „Jak-7". Posiadał 39 pilotów, z czego do prowadzenia walki przygotowanych było 35, natomiast 4 wymagało jeszcze treningu. Personel inżynieryjno-techniczny liczył 162 osoby. W tym czasie pułk miał grupę 11 uczniów-pilotów, którzy pozostali na lotnisku Gostomel w celu ukończenia kursu. Grupa ta wróciła do pułku pod koniec września 1944 roku.

Obsada personalna dowództwa pułku i pododdziałów była następująca:

Dowódca pułku – ppłk. Jan TAŁDYKIN
Zca dcy pułku d/s pol.-wych. — kpt. Medard KONIECZNY
Szef sztabu – ppłk. Alfons MIKŁASZEWICZ
St. inż. pułku – kpt. Karol JADACKI
Dowódca 1 eskadry – kpt. Stanisław LISIECKI
Zca dcy eskadry d/s pol.-wych. – por. Józef ZACHARZEWSKI
Nawigator eskadry – ppor. Aleksander WIERZBICKI
Dowódca klucza – chor. Jurij KOZAK
Dowódca klucza – chor. Wiktor KALINOWSKI
Dowódca 2 eskadry – por. Wasyl GASZYN
Zca dcy eskadry d/s pol.-wych. – chor. Ryszard BER
Nawigator eskadry – por. Włodzimierz BOJEW
Dowódca klucza – ppor. Witold GABIS
Dowódca klucza – chor. Wiesław BOBROWSKI
Dowódca 3 eskadry – mjr Tadeusz WICHERKIEWICZ
Zca dcy eskadry d/s pol.-wych. – chor. Mieczysław PODGÓRSKI

1 dywizja lotnicza ludowego Wojska Polskiego na jednym z lotnisk polowych. W głębi piloci pułku „Warszawa". (Wszystkie zdjęcia z archiwum „Skrzydlatej")

Nawigator eskadry – ppor. Walerian SZTAKHAUS
Dowódca klucza – ppor. Stanisław ŁOBECKI
Dowódca klucza – chor. Mikołaj HAUSTOWICZ

2 PUŁK NOCNYCH BOMBOWCÓW „KRAKÓW"

2 pułk nocnych bombowców „Kraków" na dzień 7 września 1944 r. posiadał 167 ludzi. W tym personel latający stanowił 59 osób, z czego 5 zajmowało się szkoleniem 20 uczniów-pilotów, którzy pozostawali jeszcze na lotnisku Gostomel. (Stamtąd grupa ta wróciła do pułku na początku października 1944 r.). Pułk wyposażony był w 32 samoloty bojowe typu „Po-2" i 4 szkolno-treningowe tego samego typu.

W tym czasie poszczególne stanowiska w pułku pełnili:

Dowódca pułku – kpt. Siemion WOROBIOW
Zca dcy pułku d/s pol.-wych. – mjr Jerzy BOGDANOWSKI
Szef sztabu – ppłk. Grzegorz MAKOWCZ
St. inż. pułku – kpt. Leon ROGOWSKI
Dowódca 1 eskadry – kpt. Wiktor BUKOWSKI
Zca dcy eskadry d/s pol.-wych. – por. Piotr JERMAKOW
Nawigator eskadry – ppor. Michał MUSAŁOW
Dowódca klucza – por. Franciszek BOGDANOWICZ
Dowódca 2 eskadry – kpt. Jurij JERMAKOW-FEWRALSKI
Zca dcy eskadry d/s pol.-wych. – ppor. Piotr RADKIEWICZ
Nawigator eskadry – ppor. Antoni ORŁOW
Dowódca klucza – chor. Michał GAWRUSZENKO
Dowódca klucza – por. Wiktor WASIUK
Dowódca 3 eskadry – kpt. Filip TYSZKIEWICZ
Zca dcy eskadry d/s pol.-wych. – ppor Foma ŻYŹNIEWSKI
Nawigator eskadry – kpt. Stanisław KARPIŃSKI
Dowódca klucza – ppor. Jerzy ROZENCWEIG
Dowódca klucza – chor. Stefan RYBAK
Dowódca 4 eskadry szkolnej – ppłk. Sergiusz ŁUŻKIN
Zca dcy eskadry d/s pol.-wych. –
Nawigator eskadry – por. Wiktor ROSZKOWSKI
Nawigator klucza – por. Oleg KARDASZ
Nawigator klucza — chor. Michał SMIRNOW

ppłk pil. JAN TAŁDYKIN D-ca pułku „Warszawa"

płk ALEKSANDER ROMEYKO Szef sztabu 1 dywizji

por. pil. MIKOŁAJ KITAJEW D-ca 3 eskadry 611 pułku

por. pil. WASYL GASZYN D-ca 2 eskadry pułku „Warszawa"

kpt. pil. STANISŁAW LISIECKI D-ca 1 eskadry pułku „Warszawa"

ppor. nawig. ALEKSANDER WIERZBICKI Nawig. eskadry pułku „Warszawa"

POLSCY LOTNICY NA FRONTACH II WOJNY SWIATOWEJ

chor. pil. WIKTOR KALINOWSKI
D-ca klucza pułku „Warszawa"

ppor pil. STANISŁAW ŁOBECKI
D-ca klucza pułku „Warszawa"

chor. RYSZARD BER
Z-ca dowódcy eskadry

por. nawig. WŁODZIMIERZ BOJEW
Nawig. eskadry pułku „Warszawa"

611 PUŁK LOTNICTWA SZTURMOWEGO

611 pułk lotnictwa szturmowego w trzeciej dekadzie sierpnia 1944 r. liczył 199 osób — w składzie tym było 32 pilotów.

Na wyposażeniu pułku znajdowały się wówczas 32 samoloty typu „Il-2". W połowie zaś września pułk otrzymał jeszcze 2 samoloty: jeden typu „Ut-2" i drugi „Po-2".

Najważniejsze stanowiska w pułku obsadzone były przez następujące osoby:

Dowódca pułku – ppłk. Jan MIRONOW
Zca dcy pułku d/s pol.-wych. – ppłk. Jerzy TRIUTUNIK
Szef sztabu– mjr Jan NICZYPORUK
St. inż. pułku – kpt. MIRONOW
Dowódca 1 eskadry – mjr. KOZLENKO
Dowódca 2 eskadry – kpt. Wartan DAWIDIAN
Dowódca 3 eskadry – por. Mikołaj KITAJEW

Tak więc 1 dywizja lotnicza miała w swym składzie jeden pułk z doświadczeniem bojowym i dwa pułki nowo sformowane. Stan osobowy dywizji na początku jej formowania był bardzo zróżnicowany, tak pod względem kwalifikacji, doświadczenia, jak również składu narodowościowego.

611 pułk lotnictwa szturmowego w chwili włączenia go w sierpniu 1944 r. do formującej się dywizji posiadał kadrę oficerską i podoficerską odpowiednio przeszkoloną oraz w większości mającą doświadczenie z działań wojennych. Cały stan osobowy pułku stanowili obywatele Związku Radzieckiego.

Natomiast 1 i 2 pułki były jednostkami nie mającymi tradycji bojowej. Stan osobowy tych pułków składał się z żołnierzy przedwojennej Armii Polskiej, żołnierzy z Armii Radzieckiej i nowo zmobilizowanych. W pierwszych miesiącach organizowania tych jednostek, napłynęło wielu ochotników z 1 dywizji piechoty im. Tadeusza Kościuszki, a potem z 1 Korpusu Polskich Sił Zbrojnych w ZSRR. Tą właśnie drogą trafiła między innymi ostatnia nieliczna grupa żołnierzy polskiego lotnictwa przedwojennego, którzy pozostali w Związku Radzieckim. [1] Wśród nich zaledwie paru było lotników wyszkolonych przed wojną i niewielka ilość specjalistów, ale i tych trzeba było przeszkolić, by mogli posługiwać się sprzętem radzieckim. Resztę zgłaszających się do formujących pułków stanowili początkujący piloci szybowcowi i turystyczni; a w większości byli to ochotnicy bez żadnego teoretycznego choćby przygotowania lotniczego, których trzeba było w krótkim okresie przeszkolić i przygotować do walki.

Trzon dowódczo-instruktorski w tych pułkach w większości składał się z lotników radzieckich często pochodzenia polskiego, którzy przeważnie posiadali doświadczenie z walk. [2]

Charakterystycznym również było to, że utworzona dywizja miała w swym składzie trzy rodzaje lotnictwa: myśliwskie, bombowe i szturmowe, czego nie spotykało się w tym okresie w dywizjach lotniczych Armii Radzieckiej. [3] Jednak właśnie taki skład dywizji dawał duże możliwości różnorodnego jej oddziaływania na nieprzyjaciela zarówno w dzień jak i nocą. Mogła ona niszczyć jego czołgi, artylerię, moździerze i siłę żywą w strefie taktycznej, wspierając własne wojska naziemne w działaniach zaczepnych i obronnych. Ponadto mogła niszczyć nieprzyjacielowi system dowodzenia i zaopatrzenia. Zwalczać jego transporty kolejowe, samochodowe, wodne i powietrzne. Mogła prowadzić rozpoznanie lotnicze na rzecz dowództw lotniczych i wojsk lądowych. Oprócz tego dywizja była w stanie zabezpieczyć swój węzeł lotniskowy przed nalotami samolotów nieprzyjaciela i mogła osłaniać własne ugrupowania wojsk naziemnych.

1 dywizja lotnicza była mieszanym związkiem taktycznym przeznaczonym wyłącznie do wsparcia działań i osłony własnych wojsk naziemnych.

★

W okresie od 23 sierpnia do 28 października 1944 r. 1 dywizja lotnicza wykonała 1989 lotów bojowych w czasie 2.875 godzin i 35 minut. Udział w tym poszczególnych pułków był następujący:

„Warszawa" — 261 lotów bojowych w czasie 205,42 h.

„Kraków" — 1510 lotów bojowych w czasie 2408,56 h.

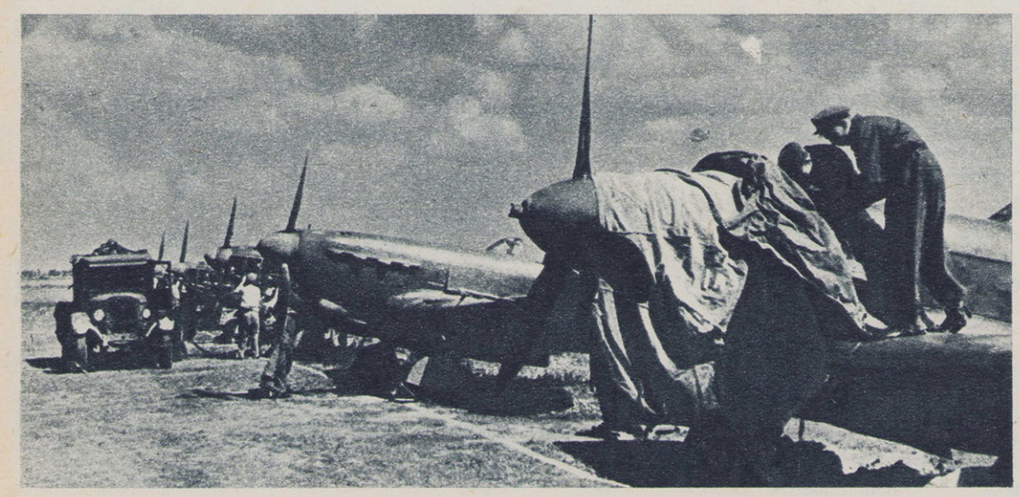
611 pułk — 253 loty bojowe w czasie 205,57 h.

---

[1] Większość lotników polskich, którzy po klęsce wrześniowej znaleźli się na terenie ZSRR, zgodnie z umową z sierpnia 1941 r. między Związkiem Radzieckim i ówczesnym Polskim Rządem Emigracyjnym ewakuowana została na Środkowy Wschód i do Anglii.

[2] Szerzej sprawy organizacyjne odnoszące się również do 1 dywizji lotniczej oraz dane taktyczno-techniczne samolotów stanowiących jej wyposażenie zostały omówione w Wojskowym Przeglądzie Historycznym nr 2/60, s. 3–18.

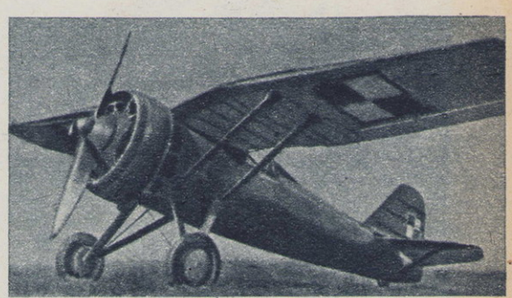
[3] W armii Radzieckiej występowały rzadziej lotnicze korpusy mieszane.



Tankowanie samolotów myśliwskich Jak-9 na lotnisku frontowym w czasie operacji berlińskiej – 1945 r.

WRZESIEŃ 1939

1 WRZEŚNIA nastąpiła zbrojna napaść Niemiec hitlerowskich na Polskę. Luftwaffe rzuciła na nasz kraj około 1 500 nowoczesnych samolotów, którym polskie lotnictwo wojskowe przeciwstawiło zaledwie około 400 przestarzałych już maszyn. Mimo druzgocącej przewagi wroga w powietrzu (stosunek ok. 1:4), polscy piloci wykazali wielkie bohaterstwo i poświęcenie w walce z najazdem faszystowskim, zestrzeliwując m. in. 126 samolotów hitlerowskich. Ogółem w kampanii wrześniowej Luftwaffe straciła przeszło 200 samolotów.



„Pezetelka" na jakich walczyli polscy piloci we wrześniu 1939 r.

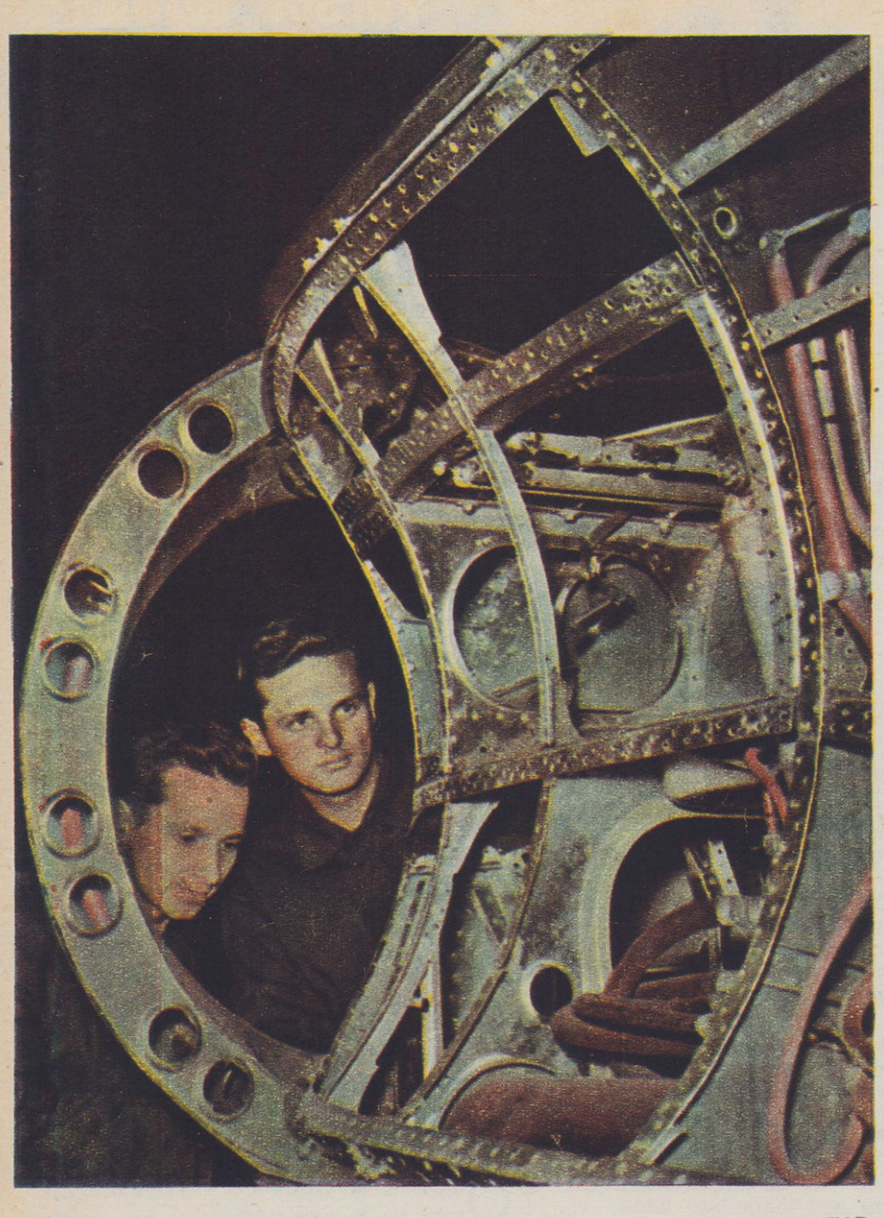
BILANS OGÓLNY

OGÓŁEM, w czasie od 1 września 1939 roku do 8 maja 1945 r., lotnicy polscy walcząc na frontach II wojny światowej zestrzelili około 1 150 samolotów wroga, 299 prawdopodobnie i 300 uszkodzili. Ponadto zestrzelili na pewno 190 bomb latających V-1, zrzucili 15 420 ton bomb i min oraz wykonali 109 207 lotów bojowych. Lotnicy polscy przetransportowali oprócz tego 12 084 samoloty różnych typów na najrozmaitsze odcinki frontu w Europie, Afryce i Azji. W walkach stoczonych w latach 1939–1945 zginęło około 2 500 lotników polskich, a około 1 400 zostało rannych.

Rozpoczął się pokojowy okres rozwoju naszego lotnictwa. Fundamentem lotnictwa Polski Ludowej stały się jednostki lotnicze i ta kadra, która przeszła szlak bojowy od Warszawy do Berlina oraz ci polscy piloci, których los rzucił do walki o wolność Polski na zachodnim froncie, a którzy po zakończeniu wojny wrócili do kraju.

Ładowanie bomb do „Halifaxa" w jednym z polskich dywizjonów.

POLSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY



Szkolą się młode kadry przemysłu lotniczego. Foto: WAF

POLSKI przemysł lotniczy posiada na terenie kraju kilkanaście wielkich, nowoczesnych zakładów wytwórczych w których produkowane są samoloty, śmigłowce i szybowce różnego typu, silniki tłokowe i odrzutowe oraz osprzęt.

Oprócz nowoczesnych samolotów wojskowych nasze zakłady produkują: samoloty wielozadaniowe: **Jak-12M, AN-2, PZL-101„ „Gawron”**, samoloty turystyczno-sportowe **PZL-102 „Kos”**, samoloty szkolno-treningowe **TS-8 „Bies”**, śmigłowce wielozadaniowe **SM-1W** i **SM-2**, szybowce **SZD-19 „Zefir-2”, SZD-22 „Mucha-Standard”, SZD-24 „Foka”, SZD-25 „Lis”**, wyciągarki **„Żubr”**, ściągarki **„Ryś”**, wyciągarki samojezdne **„Tur”**, pełen asortyment osprzętu pokładowego oraz silniki i śmigła lotnicze.

Polski przemysł lotniczy występuje na rynkach zagranicznych pod tradycyjną nazwą PZL (Polskie Zakłady Lotnicze). Wyroby PZL były i są wystawiane na licznych wystawach i targach międzynarodowych, m. in. w Moskwie, Paryżu, Wiedniu, Helsinkach, Lipsku, Poznaniu, Smyrnie, Damaszku, Bombaju, St. Cyr itd.

Polski sprzęt lotniczy jest obecnie **eksportowany do 26 krajów świata.** Są to: Algier, Anglia, Australia, Austria, Belgia, Brazylia, Chińska Republika Ludowa, Egipt, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Indie, Indonezja, Kanada, Liban, Norwegia, Niemiecka Republika Demokratyczna, Niemiecka Republika Federalna, Rumunia, Szwajcaria, Szwecja, USA, Węgry, Włochy i ZSRR.

W biurach konstrukcyjnych opracowano ostatnio szereg nowych prototypów, że wymienimy tylko: odrzutowy samolot treningowy **TS-11 „Iskra”**, samolot pasażerski **MD-12**, samolot wielozadaniowy **PZL-104 „Wilga”**, samoloty sportowe **M-2** i **M-4**, samolot holujący **S-4 „Kania-3”**, szybowce **M-3 „Pliszka”, „Kormoran”, „Kobuz”** oraz silnik tłokowy **WN-6**. Należy oczekiwać, że spośród nich najpotrzebniejsze dla naszego kraju maszyny wejdą niebawem do produkcji seryjnej.

Działalnością przemysłu lotniczego w Polsce kieruje Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego (Zetpelot).
Adres: ZETPELOT, Warszawa, ul. Krucza 36.

Instytut Lotnictwa

Instytut Lotnictwa (IL) jest bazą naukową krajowego przemysłu lotniczego. Wykonuje dla niego badania i studia w laboratoriach aerodynamicznych, wytrzymałościowych, osprzętowych i silnikowych oraz próby w locie. Poza tym IL zajmuje się rozpracowywaniem zagadnień naukowych w dziedzinie aerodynamiki wysokich prędkości, badań w locie, wytrzymałości, technologii, organizacji produkcji, materiałoznawstwa itd.

Instytut Lotnictwa jest jedyną w PRL cywilną lotniczą instytucją opiniodawczą, upoważnioną do dopuszczenia do służby w powietrzu nowo zbudowanych lub przekonstruowanych prototypów statków latających, silników i osprzętu. Do działalności IL należy również udzielanie konsultacji naukowych i decydowanie w sprawach uprawnień pilotów doświadczalnych.

Przy IL istnieje bogata biblioteka techniczno-lotnicza.
Adres: ILOT, Warszawa — Okęcie, Aleja Krakowska 110/114.

Szybowcowy Zakład Doświadczalny

Szybowcowy Zakład Doświadczalny (SZD) zajmuje się wszelkimi problemami związanymi z szybownictwem. Trzonem SZD jest rozbudowane biuro konstrukcyjne. Istnieją poza tym warsztaty prototypowe i produkcyjne, laboratorium wytrzymałościowe oraz oddział badań w locie przeprowadzający próby fabryczne.

SZD jest konsultantem prac szybowcowych prowadzonych w kraju i za granicą.

Adres: SZD, Bielsko-Biała, Aleksandrowice-Lotnisko.

Aeroklub PRL

Aeroklub PRL posiada biuro konstrukcyjne w Krakowie pracujące dla potrzeb własnych. Dysponuje również Lotniczymi Zakładami Naprawczymi (LZN) w Warszawie i Krośnie. Te ostatnie są rozbudowywane i w niedalekiej przyszłości przejmą w przeważającej części wszelkie remonty sprzętu z aeroklubów, tak szybowców jak i samolotów oraz silników lotniczych. Przewiduje się, że LZN w Krośnie będą również produkowały części zamienne do sprzętu lotniczego.

Na lotnisku fabrycznym Zakładów Śmigłowcowych PZL im. Zygmunta Puławskiego. Foto: L. Fogiel

ROK 1945

Samolot szkolno-łącznikowy S-1.
Samolot turystyczno-łącznikowy „Szpak-2".

ROK 1947

Szybowiec wyczynowy IS-1 „Sęp".
Samolot turystyczny „Szpak-3". Samolot szkolny „Żak-1".

ROK 1948

Szybowiec treningowo-wyczynowy IS-2 „Mucha". Szybowiec szkolny IS-3 „ABC". Szybowiec szkolno-treningowy „Komar-48".
Samolot akrobacyjny „Szpak-4A". Samolot turystyczny „Szpak-4T". Samolot szkolny Żak-2". Samolot szkolno-turystyczny „Żak-3". Samolot holujący „Żak-4". Samolot szkolno-treningowy „Junak-1". Samolot szkolno-treningowy „Zuch-1". Samolot szkolny CSS-10A.

ROK 1949

Szybowiec akrobacyjny IS-4 „Jastrząb". Szybowiec doświadczalny IS-5 „Kaczka".
Samolot szkolno-akrobacyjny CSS-10C. Samolot szkolno-turystyczny CSS-11. Motoszybowiec „Pegaz". Samolot komunikacyjny LWD „Miś". Samolot szkolno-treningowy „Zuch-2".

ROK 1950

Szybowiec doświadczalny IS-7 „Osa".
Samolot komunikacyjny CSS-12.
Śmigłowiec doświadczalny GIL.

ROK 1951

Szybowiec doświadczalny IS-6X „Nietoperz". Szybowiec wyczynowy SZD-8 „Jaskółka". Szybowiec wyczynowy SZD-8 bis „Jaskółka".
Samolot szkolno-treningowy „Junak-2". Samolot holujący S-3 „Kania-1". Samolot łącznikowy LWD „Żuraw".

ROK 1952

Szybowiec wyczynowy SZD-9 „Bocian".

ROK 1953

Samolot szkolno-treningowy „Junak-3".

ROK 1954

Szybowiec szkolny SZD-10 „Czapla". Szybowiec treningowo-wyczynowy SZD-12 „Mucha-100". Szybowiec wyczynowy SZD-14 „Jaskółka-M".

ROK 1955

Szybowiec wyczynowy SZD-8 bis „Jaskółka-Z". Szybowiec wyczynowy SZD-9 „Bocian-Z".
Samolot treningowy TS-8 „Bies".

ROK 1956

Szybowiec wyczynowy SZD-11 „Albatros". Szybowiec treningowy SZD-15 „Sroka". Szybowiec wyczynowy SZD-17X „Jaskółka-L". Szybowiec doświadczalny „Bocian-Puls".
Śmigłowiec wielozadaniowy BŻ-4 „Żuk".

ROK 1957

Szybowiec szkolny SZD-18 „Czajka".
Samolot holujący S-4 „Kania-2". Samolot wielozadaniowy PZL-101 „Gawron".
Śmigłowiec doświadczalny JK-1 „Trzmiel".

ROK 1958

Szybowiec szkolno-treningowy SZD-16 „Gil". Szybowiec wyczynowy SZD-22 „Mucha-Standard".
Samolot sportowo-turystyczny PZL-102 „Kos". Samolot szkolno-treningowy M-2. Samolot holujący S-4 „Kania-3".

ROK 1959

Szybowiec szkolno-treningowy M-3 „Pliszka". Szybowiec wyczynowy SZD-19X „Zefir-1". Szybowiec doświadczalny SZD-20X „Wampir-2".
Samolot komunikacyjny MD-12.

ROK 1960

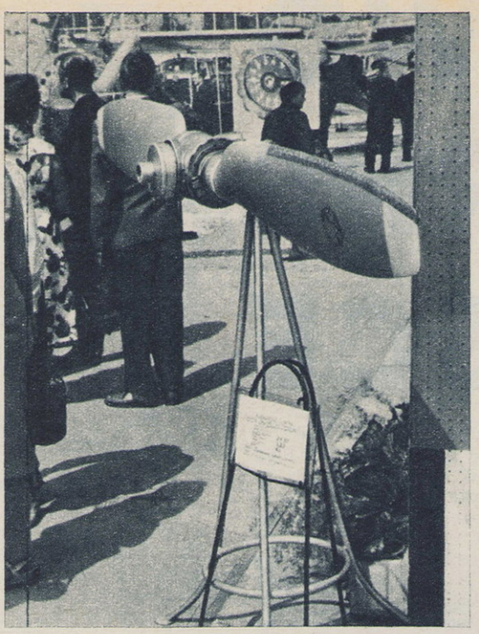
Szybowiec wyczynowy SZD-19-2 „Zefir-2". Szybowiec wyczynowy SZD-24 „Foka". Szybowiec treningowo-wyczynowy SZD-25 „Lis".
Samolot treningowy TS-11 „Iskra".
Śmigłowiec wielozadaniowy SM-2.

ROK 1961

Szybowiec akrobacyjny „Kobuz".
Samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga". Samolot sportowy M-4.

★

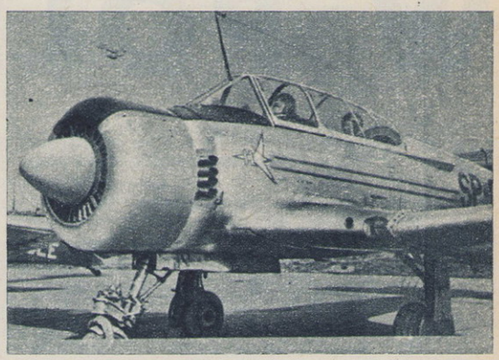
Poza tym nasi konstruktorzy opracowali wiele spadochronów, liczne przyrządy pokładowe, wyciągarki i ściągarki szybowcowe (również samojezdne), szereg silników tłokowych i odrzutowych (pulsacyjnych, strumieniowych i turboodrzutowych). Wykonano także ciekawe prace z dziedziny elektroniki lotniczej np. radar lotniskowy, miniaturowe radiostacje pokładowe oraz termowizory szybowcowe. Duże osiągnięcia ma również polska medycyna lotnicza w dziedzinie ubiorów wysokościowych i wyposażenia. Zbudowano także cały szereg powietrznych celów wleczonych, balonów wolnych oraz małych rakiet doświadczalnych. Osobnym rozdziałem była adaptacja sprzętu zagranicznego oraz produkcja licencyjna. Podstawą tych wszystkich osiągnięć jest nowoczesny przemysł lotniczy i pomocniczy zbudowany w Polsce Ludowej.



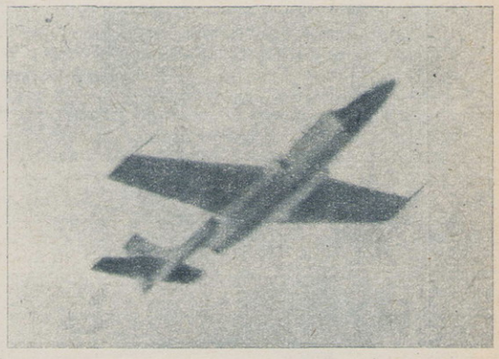
Śmigło nastawne o hydraulicznej zmianie skoku WR-1A do silników o mocy 260–360 KM.

KONSTRUKCJE LOTNICZE POLSKI LUDOWEJ

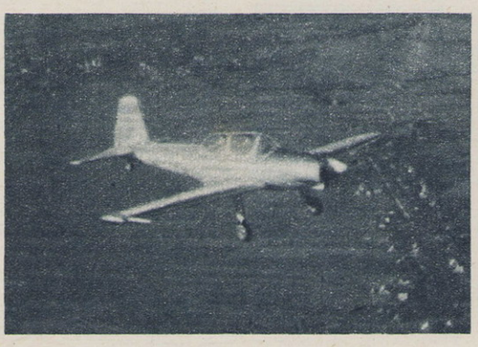
Samolot komunikacyjny CSS-12 (wyposażony do prób w locie). Niżej: Samolot treningowy TS-8 „Bies".

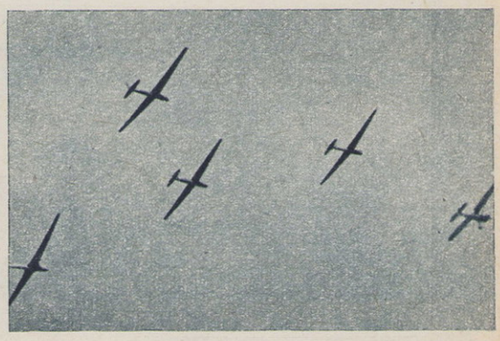


Odrzutowy samolot treningowy TS-11 „Iskra".

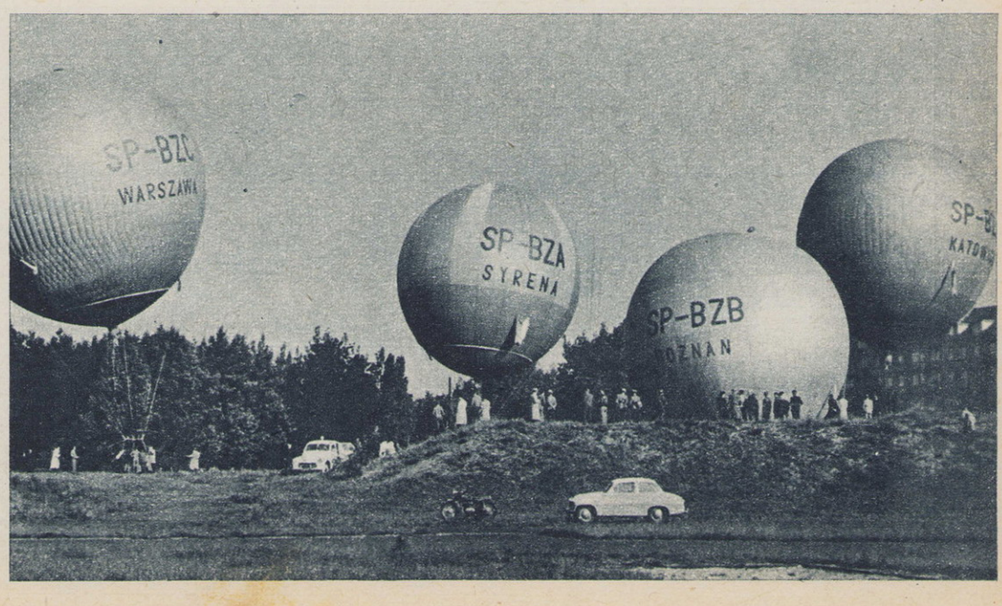


Samolot S-4 „Kania" holuje zespół czterech szybowców.





WYŻEJ: Samolot szkolno-treningowy M-2. NIŻEJ: Balony wolne „Warszawa", „Syrena", „Poznań" i Katowice". **Zdjęcia: B. Koszewski (2), J. Wojciechowski (2), T. Myszka (1), A. Abłamowicz (2)**



LOTNICTWO SANITARNE W POLSCE

Rozmieszczenie Zespołów Lotnictwa Sanitarnego w Polsce.

W celu udzielenia szybkiej pomocy zagrożonemu życiu obywatela stworzono u nas Zespoły Lotnictwa Sanitarnego. Każda Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego, a zatem każde województwo, posiada przynajmniej dwa samoloty sanitarne. Wszystkie Zespoły Lotnictwa Sanitarnego podlegają, jeśli chodzi o nadzór techniczny, zaopatrzenie, dobór i szkolenie personelu i ich kontrolę — **Centralnemu Zespołowi Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie.** Obecnie posiadamy 16 Zespołów Lotnictwa Sanitarnego. Kierownikiem każdego Zespołu jest starszy pilot odpowiedzialny za pracę swojej placówki.

Tradycje lotnictwa sanitarnego. Myśl wykorzystania samolotów do ratowania zdrowia i życia człowieka zrodziła się w Polsce bardzo wcześnie. Po raz pierwszy użyto samolotu do przewiezienia chorego jeszcze w roku 1925. Zupełnie zorganizowane formy pracy lotnictwo sanitarne przyjęło jednak w dwa lata później, w roku 1927, kiedy to powstał Centralny Komitet Lotnictwa Sanitarnego. Od tej pory aż do rozpoczęcia II wojny światowej piloci sanitarni regularnie wykonują przeloty z chorymi do odpowiednich zakładów specjalistycznych. Duże sukcesy zdobywały na arenie międzynarodowej samoloty sanitarne konstrukcji polskich inżynierów. Wojna zniszczyła nasz dorobek i w tej dziedzinie.

Po wojnie w roku 1948 przystąpiono znów do odbudowy naszego lotnictwa sanitarnego. Jednak dopiero w 1955 roku Ministerstwo Zdrowia w wyniku starań i zabiegów obecnego dyrektora Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego **Tadeusza Więckowskiego** powołało do życia lotnictwo sanitarne, które do dziś wykonuje swoje zadania.

Sprzęt lotniczy. Lotnictwo sanitarne rozpoczęło pracę od 11 samolotów CSS-13, które otrzymało od wojska i PLL „LOT". Potem, z każdym rokiem otrzymywano coraz bardziej nowoczesne typy samolotów. A więc: Jak-12, Brigadyr L-60, Super Aero 45, Aero 145, L-200 Morava oraz polski śmigłowiec SM-1.

Piloci. Polskie lotnictwo sanitarne posiada obecnie 50 pilotów skupionych w 16 Zespołach:

Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie: Tadeusz **Więckowski,** Jerzy **Szymankiewicz,** Kazimierz **Plenkiewicz,** Kazimierz **Wünsche,** Gustaw **Sidorowicz,** inż. Jerzy **Piotrowski,** Stanisław **Jensen,** Włodzimierz **Gedymin,** Stanisław **Majerowski,** mgr inż. Jan **Jasiński.**

Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Białymstoku: Stanisław **Kopacz,** Włodzimierz **Nowik,** Feliks **Nadowski.**

ZLS w Bydgoszczy: Jan **Wiśniowski,** Bolesław **Wnuk.**

ZLS w Gdańsku: Karol **Hempel,** Edmund **Piotrzkowski.**

ZLS w Katowicach: inż. Jan **Kozłowski,** Jan **Kalfas,** mgr. inż. **Edward Makula.**

ZLS w Krakowie: Ludwik **Lech,** Zbigniew **Łukasik,** Tedeusz **Augustyniak,** Zbigniew **Rawicz.**

ZLS w Kielcach: Jan **Nawrocki,** Sławomir **Cetner,** Marek **Studziński.**

ZLS w Lublinie: Kazimierz **Oleński,** Zdzisław **Górecki.**

ZLS w Łodzi: Czesław **Wojtecki,** Jerzy **Graczykowski,** Franciszek **Przybylski.**

ZLS w Olsztynie: Wacław **Bernatowicz,** Mirosław **Delekta.**

ZSL w Poznaniu: Lech **Banasiak,** Władysław **Jurkowski.**

ZLS w Rzeszowie: Jerzy **Mendyka,** Michał **Kowalski,** Jan **Kujawski.**

ZLS w Słupsku: Paweł **Mokwa,** Ludomir **Świeczko.**

ZLS w Szczecinie: Kazimierz **Gościmiński,** Jerzy **Charytonowicz.**

ZLS we Wrocławiu: Jan **Malinowski,** Józef **Ruczkowski,** Józef **Baczyński,** Antoni **Gromadzki.**

LZS w Zielonej Górze: Henryk **Kozłowski** i Edward **Jaworski.**

Podzespół Lotnictwa Sanitarnego w Sanoku: Jerzy **Rzewuski.**

Osiągnięcia. Obecnie istniejące lotnictwo sanitarne liczy sobie dopiero 5 lat, a jednak może się już wykazać bardzo poważnymi akcjami, które uratowały życie ludzkie. Przez okres tych przeszło 5 lat piloci lotnictwa sanitarnego wykonali ponad **25 tysięcy** transportów sanitarnych, przelatując ponad **8 milionów kilometrów.** Istniejący od maja br. Podzespół Lotnictwa Sanitarnego w Sanoku który obsługuje Bieszczady, wykonał do końca lipca „tylko" 128 lotów sanitarnych! To są liczby imponujące, ale nie oddają one jeszcze w pełni pracy całego lotnictwa sanitarnego, której nie można ocenić żadnymi cyframi, gdy chodzi o życie ludzkie.

Lotnictwo sanitarne z każdym rokiem zwiększa swój zakres pomocy, z każdym rokiem rośnie ilość i jakość sprzętu. Dziś staje ono przede wszystkim przed problemem zwiększenia ilości śmigłowców, które stanowią tak cenny i szybki środek transportu, gdy o życiu ludzkim decydują minuty i sekundy.

(rzem)

Dzięki śmigłowcowi chora znajdzie się szybko pod okiem lekarzy specjalistów w odpowiednim zakładzie leczniczym. Foto: A. A. Mroczek

Często spotykana w lotnictwie sanitarnym sytuacja: chory jest już na miejscu, karetka pogotowia przewiezie go natychmiast do szpitala. Foto. M. Rzeszowski

Nowoczesna L-200 „Morava" w służbie lotnictwa sanitarnego.

Foto: J. Pomianowski

Drogi Czytelniku Skrzydlatej.

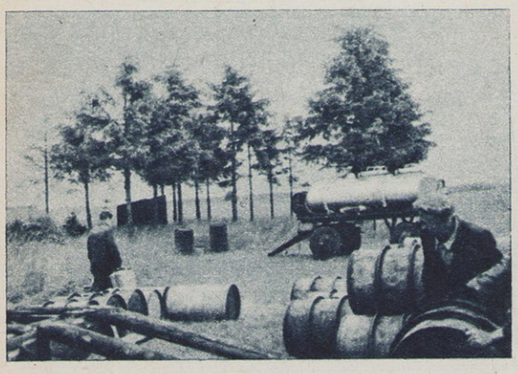
Zapewne często, na odgłos lecącego samolotu, unosisz głowę i spoglądasz w niebo, po którym mkną srebrzyste sylwetki samolotów, zachwycając Twe oko swymi smukłymi liniami. Często zapewne oglądasz zdjęcia pilotów w kremowych plastykowych hełmach i wysokościowych kombinezonach. Jeśli jesteś młody na pewno marzysz, aby być którymś z nich, bohaterów przestworzy. Są jednak dziedziny w lotnictwie, których przeciętnie nie dostrzegamy, które wymagają nie mniejszego kunsztu i odwagi w latańiu niż inne, którymi się zachwycamy. Jedną z tych szarych komórek lotnictwa, jest lotnictwo gospodarcze. Piloci i mechanicy tego lotnictwa chronią nasze lasy i pola przed groźnymi szkodnikami, pomagają rozwijać się na nasz pożytek. Praca tych ludzi jest ciężka i wymaga wiele poświęcenia. Pracują daleko od gwarnych miast, wśród pól i lasów. Nie startują z błyszczących pasów betonowych, ale często z podmokłych łąk i błotnistych polanek. Nie lecą wysoko wśród gwiazd, lecz przemykają nad lasami, tuż nad wierzchołkami drzew. Nie latają wśród słońca, lecz o świcie, kiedy się ono budzi i o zmroku, kiedy kładzie się do snu.

Przedstawiam Ci te kilka zdjęć, zrobionych pewnego dnia przed południem na pięknej ziemi opolskiej, aby pokazać w miarę możliwości pracę ludzi z Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych APRL.

Mechanicy uzupełniają paliwo, dokonują przeglądu „Gawrona" — wykonując szereg czynności, które zapewnią niezawodne działanie urządzeń i bezpieczny lot samolotu. Rano padał deszcz, toteż „Gawron" przed lotem może się przejrzeć w kałuży.

SAMOLOTY W OBRONIE LASÓW

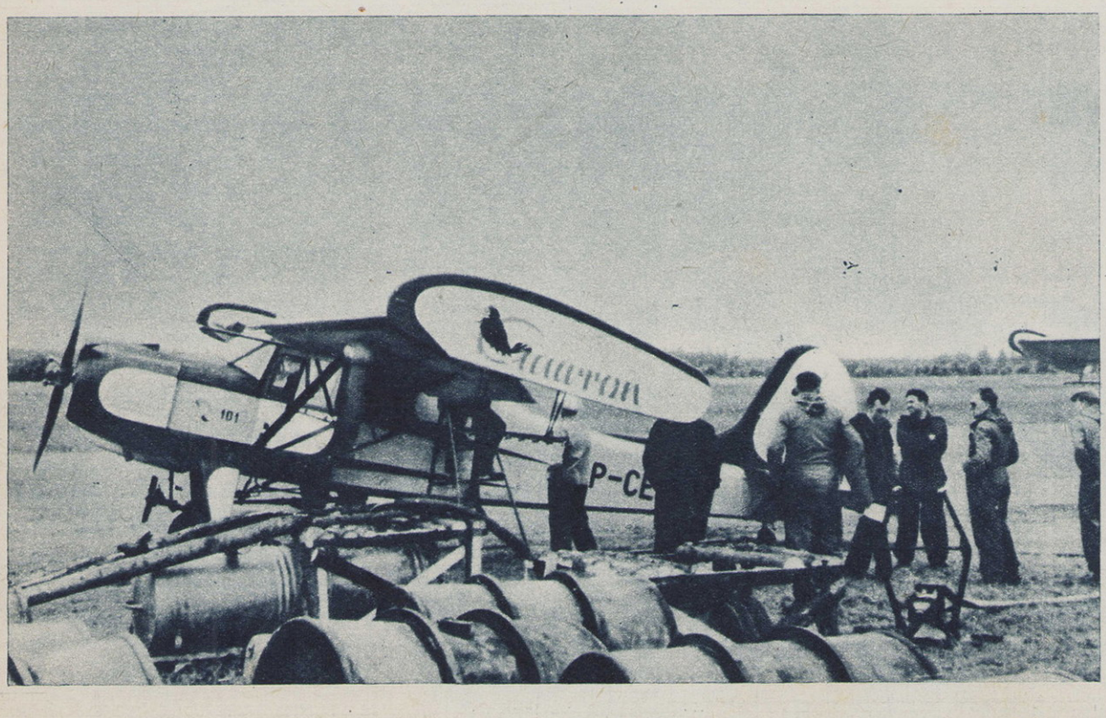
Tekst i zdjęcia: TELESFOR MYSZKA

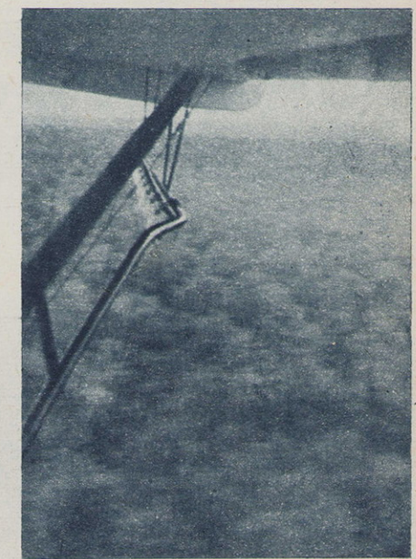


Robotnicy wtaczają na prowizoryczną platformę beczkę z płynem — zostanie on przelany przez filtr do większego zbiornika. W ten sposób ciecz będzie oczyszczona z kryształków, które powstały na skutek niskiej temperatury dnia.

„Gawron" czeka gotowy do startu. Za chwilę wyleci do lotu, który potrwa około 45 min. Zostaną opryskane dziesiątki hektarów lasu.

Samolot jest już gotowy. Teraz następuje przepompowanie przefiltrowanej cieczy ze zbiornika do samolotu. Dokonują tego dwaj robotnicy, napędzając ręcznie taką oto pompę.



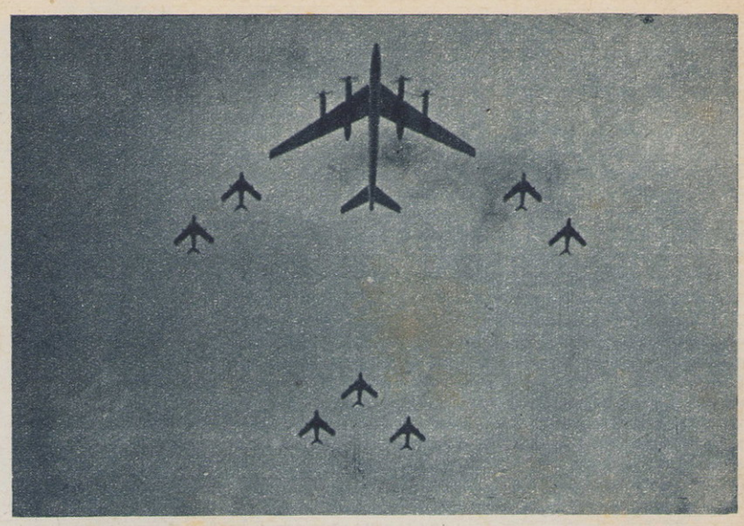


„Gawron" przemyka z prędkością około 120 km/h, tuż nad wierzchołkami drzew (od 1 do 2 m), ciągnąc za sobą szeroką wstęgę (około 60 m) mgiełki z owadobójczej cieczy. Z lewej: W obozie Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych.

„KPZR uważa obronę Ojczyzny Socjalistycznej, umacnianie zdolności obronnej ZSRR, potęgi Radzieckich Sił Zbrojnych za święty obowiązek partii, całego narodu radzieckiego, za najważniejszą funkcję państwa socjalistycznego. Związek Radziecki uważa za swój internacjonalistyczny obowiązek zapewniać wraz z innymi krajami socjalistycznymi niezawodną obronę i bezpieczeństwo całego obozu socjalistycznego.

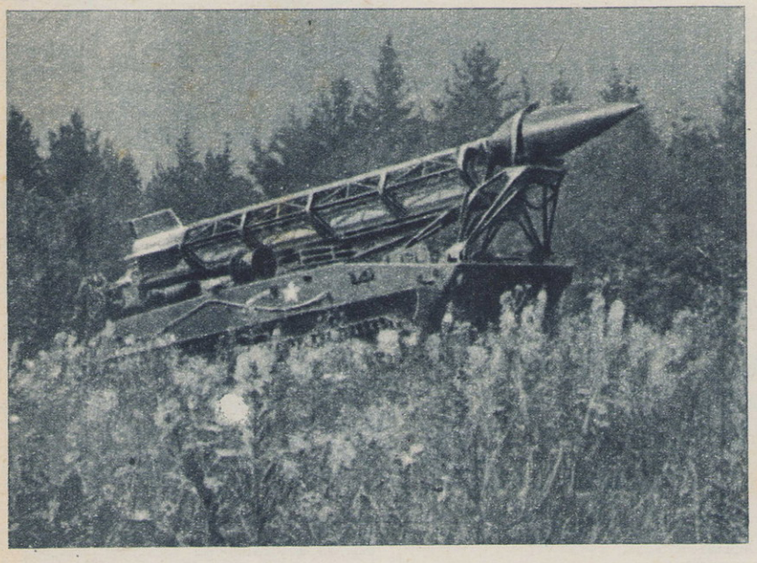
...Państwo Radzieckie będzie się troszczyć o to, aby jego Siły Zbrojne były potężne, aby dysponowały najbardziej nowoczesnymi środkami obrony Ojczyzny – bronią atomową i termojądrową, rakietami o wszelkim możliwym zasięgu..."

(Z projektu trzeciego Programu Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego)

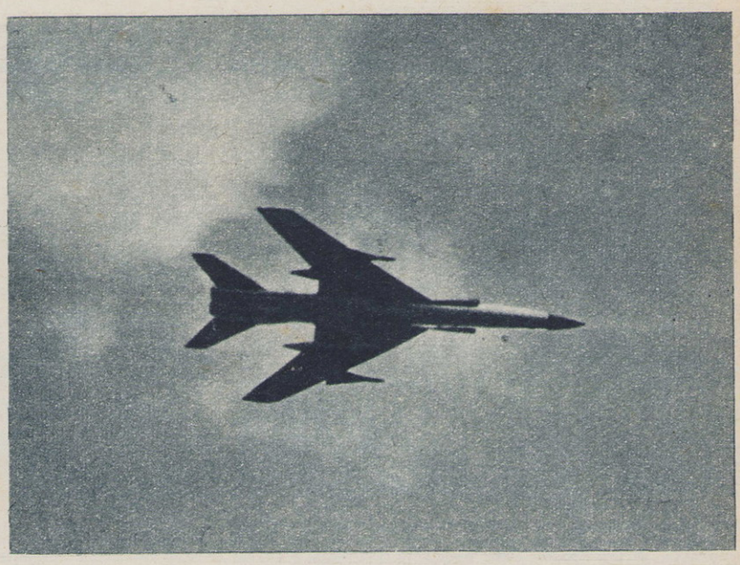


Dalekodystansowy bombowiec turbośmigłowy w asyście siedmiu samolotów myśliwskich, w czasie parady lotniczej nad Tuszynem, 9.VII.br.

LOTNICTWO KRAJU RAD



Rakieta bojowa na samojezdnej wyrzutni, w czasie ćwiczeń taktyczno-polowych.



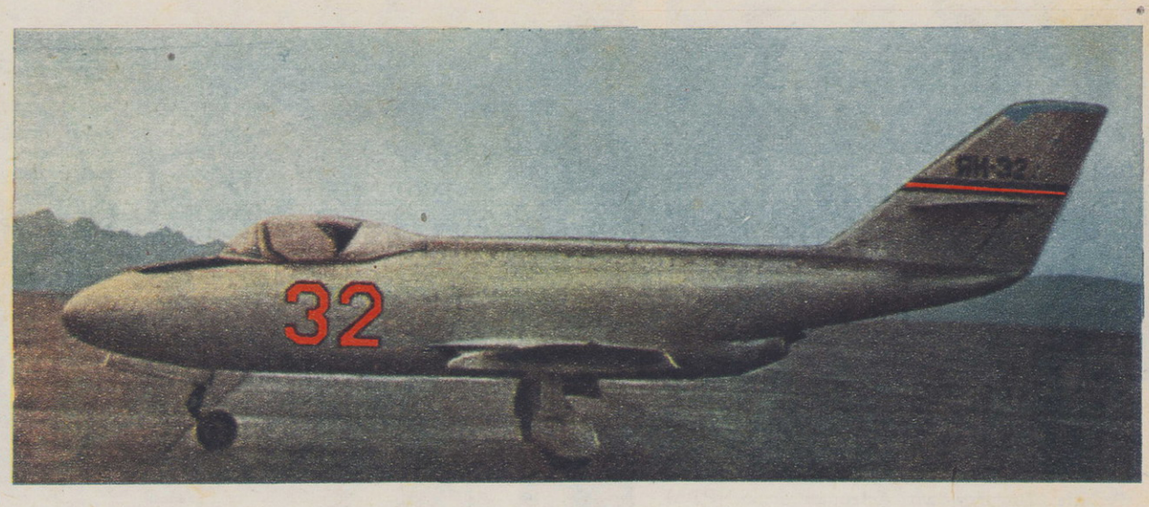
Naddźwiękowy samolot bojowy, uzbrojony w rakiety, przelatuje nad lotniskiem tuszyńskim w czasie parady lotnictwa ZSRR dnia 9 lipca br.

Bateria przeciwlotniczych rakiet na stanowisku, w czasie ćwiczeń.

ZWIĄZEK Radziecki, jak wykazała to ostatnia wielka parada lotnicza w dniu 9 lipca br. nad lotniskiem Tuszyno, dysponuje rzeczywiście potężną siłą w powietrzu, najbardziej nowoczesnymi środkami obrony – naddźwiękowymi samolotami odrzutowymi i rakietami wszelkich typów, od rakiet bojowych bezpośredniego wsparcia aż do międzykontynentalnych olbrzymów balistycznych. Największym bogactwem powietrznych sił zbrojnych ZSRR są ludzie – cały skład osobowy lotnictwa, doskonale przygotowany pod względem wojskowo-technicznym, wychowany w duchu dyscypliny wojskowej, bezgranicznej wierności narodowi, gotowości oddania wszystkich swych sił i jeśli zajdzie potrzeba – życia w obronie Ojczyzny Socjalistycznej.

SPORT LOTNICZY W ZSRR

OD 1951 roku do chwili obecnej masową organizacją społeczną, skupiającą w swych szeregach całokształt szkolenia i sportu lotniczego, jest Społeczne Towarzystwo Współpracy z Armią, Lotnictwem i Flotą — w skrócie DOSAAF (Dobrowolnoje Obszczestwo Sodiejstwija Armii, Awiacji i Flota). DOSAAF prowadzi szeroką propagandę lotnictwa wśród młodzieży szkolnej. Najniższą komórką organizacji, zgodnie ze statutem, jest koło DOSAAF rozwijające najbardziej różnorodne zainteresowania uczniów, m. in. politechnizację poprzez modelarstwo lotnicze. Oprócz tego w organizacji tej istnieje ponad 2 000 klubów modelarskich, skupiających przeszło 300 000 członków oraz centralny ośrodek doświadczalny w Moskwie (w skrócie CAMŁ), a także liczne ośrodki republikańskie.



Sportowy samolot odrzutowy Jak-32, konstrukcji zespołu młodych inżynierów pod kierownictwem inż. A. Jakowlewa. Na nim pilot W. Muchin ustanowił międzynarodowy rekord wysokości 14 283 m.

CENTRALNY AEROKLUB ZSRR IM. W. P. CZKAŁOWA

Funkcje naczelnej władzy sportu lotniczego w ZSRR pełni działający w ramach DOSAAF, **Centralny Aeroklub ZSRR imienia W. P. Czkałowa** z siedzibą na lotnisku Tuszyno w Moskwie. Powstał on w 1935 roku, a od 1 lutego 1936 r. jest członkiem Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI); jego przedstawiciele reprezentują radziecki sport lotniczy na forum międzynarodowym. Z dniem 5 kwietnia 1936 r., rozporządzeniem Rady Komisarzy Ludowych ZSRR, Centralny Aeroklub w Związku Radzieckim otrzymał uprawnienia rejestrowania i zatwierdzania lotniczych rekordów Wszechzwiązkowych. Zajmuje się tym Centralna Komisja Sportowa tegoż Aeroklubu. Ona też przesyła do Paryża wnioski radzieckich lotniczych wyczynów sportowych celem zatwierdzenia ich przez FAI jako rekordy międzynarodowe lub absolutne światowe.

Centralny Aeroklub ZSRR im. W. P. Czkałowa, który liczy około 800 członków, jest głównym ośrodkiem rozwoju radzieckiego sportu lotniczego; swą niezwykle ożywioną działalnością promieniuje na wszystkie aerokluby Kraju Rad, pomagając im zarówno w zakresie metodyki, teorii latania wyczynowego jaki udzielając pomocy instruktorskiej czy organizacyjnej. Aeroklub Centralny nie prowadzi w zasadzie szkolenia podstawowego, a jedynie doskonali i podwyższa na różnego rodzaju kursach kwalifikacje najzdolniejszych lotników sportowych wyszkalanych przez inne aerokluby oraz organizuje i wytycza kierunki działalności wyczynowej lotnictwa sportowego. Zasadnicza działalność prowadzona jest w następujących sekcjach: modelarskiej, spadochronowej, szybowcowej, samolotowej i śmigłowcowej. Pracą CA kieruje Rada Klubu, wybierana co dwa lata. Ze swego grona Rada wybiera przewodniczącego, dwóch zastępców, sekretarza generalngo i skarbnika. Rada zajmuje się m. in. administracją CA, przygotowaniem różnego rodzaju imprez i zawodów lotniczych o charakterze centralnym oraz przygotowaniem ekip do zawodów międzynarodowych. Centralny Aeroklub dysponuje własnym lotniskiem, zabudowaniami oraz licznym różnego rodzaju sprzętem lotniczym. Członkowie CA korzystają z wszelkich urządzeń klubu bezpłatnie, podobnie zresztą jak szkolenie i latanie jest w ZSRR bezpłatne.

FEDERACJA SPORTU LOTNICZEGO ZSRR

W celu dalszego upowszechnienia sportu lotniczego w społeczeństwie radzieckim, II plenum Komitetu Centralnego DOSAAF powzięło w 1958 r. uchwałę o utworzeniu przy KC DOSAAF Federacji Sportu Lotniczego ZSRR — w skrócie FAS (Federacja Awiacjonnowo Sporta). Pierwsze posiedzenie organizacyjne FAS-u odbyło się pod koniec 1958 r. Jest to organizacja powszechna, której członkostwo nosi charakter dobrowolny. Prowadzi ona działalność w dziedzinie wszystkich rodzajów sportu lotniczego, obejmując swym zasięgiem federacje sportu lotniczego republik związkowych. Sekcje w komitetach republik autonomicznych, krajów i okręgów Federacji Rosyjskiej. Organizacja ta jednoczy siły w kierunku dalszej popularyzacji lotnictwa w Związku Radzieckim.

Pilot doświadczalny Georgij Mosołow.

RADZIECKIE SAMOLOTOWE REKORDY ŚWIATA

RADZIECCY lotnicy przodują na świecie w ustanawianiu nowych rekordów. Obecnie do pilotów ZSRR należy 66 rekordów międzynarodowych. 39 spośród nich zostało ustanowionych w roku ubiegłym. W roku bieżącym lotnicy radzieccy ustanowili 4 nowe rekordy międzynarodowe. Jednym z najbardziej znanych radzieckich rekordzistów jest Iwan Suchomlin, jedyny na świecie posiadacz 30 rekordów międzynarodowych.

W ostrej walce o największą prędkość piloci Związku Radzieckiego święcą stałe triumfy. Oto kilka aktualnie najbardziej cennych rekordów świata, świadczących o stałym rozwoju umiejętności pilotów ZSRR i o postępującej naprzód radzieckiej technice konstrukcji nowoczesnych samolotów:

Średnią prędkość 719 km/h na trasie 2 000 km osiągnął na samolocie Ił-18 z obciążeniem 15 ton dwukrotny bohater Związku Radzieckiego, pilot doświadczalny **W. K. Kokkinaki.**

Średnią prędkość 1 015 km/h na trasie 1 000 km osiągnął na samolocie Tu-104B z obciążeniem 15 ton pilot **W. F. Kowalew.**

Średnią prędkość 877 km/h na dystansie 5 000 km osiągnął na największym na świecie samolocie Tu-114 z obciążeniem 25 ton pilot **I. M. Suchomlin** (w locie tym pobił on 8 rekordów świata).

Prędkość 2148 km/h (na pewnych odcinkach lotu 2 500 km/h) osiągnął na trasie zamkniętej 100 km 51-letni pilot doświadczalny **K. Kokkinaki.** Jest to nowy absolutny rekord świata. K. Kokkinaki jest od 25 lat oblatywaczem nowych samolotów.

Prędkość 2388 km/h po trasie prostej osiągnął pilot **G. R. Mosołow.**

Nie mniej wysoko „wyśrubowane" są światowe rekordy wysokości ustanawiane przez pilotów radzieckich.

W lipcu 1959 r. **ppłk W. Iliuszyn,** Bohater Związku Radzieckiego i pilot doświadczalny I klasy, osiągnął na samolocie T-431 wysokość 28 852 m.

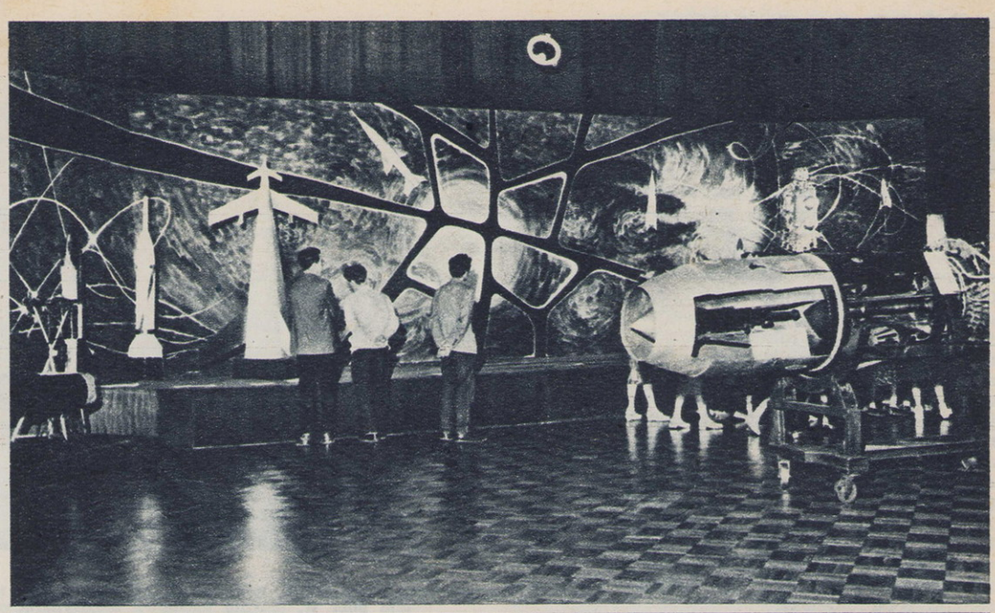
Również w lipcu 1959 r. pilot **W. Smirnow** na samolocie RW z obciążeniem 1 000 kG osiągnął wysokość ponad 20 000 m.

W dniu 29 października 1959 r. załoga pilota doświadczalnego **B. Stiepanowa** na ciężkim samolocie odrzutowym 201M z obciążeniem 55 220 kG (!) osiągnęła wysokość 13 000 m, bijąc rekord amerykański o prawie 20 ton.

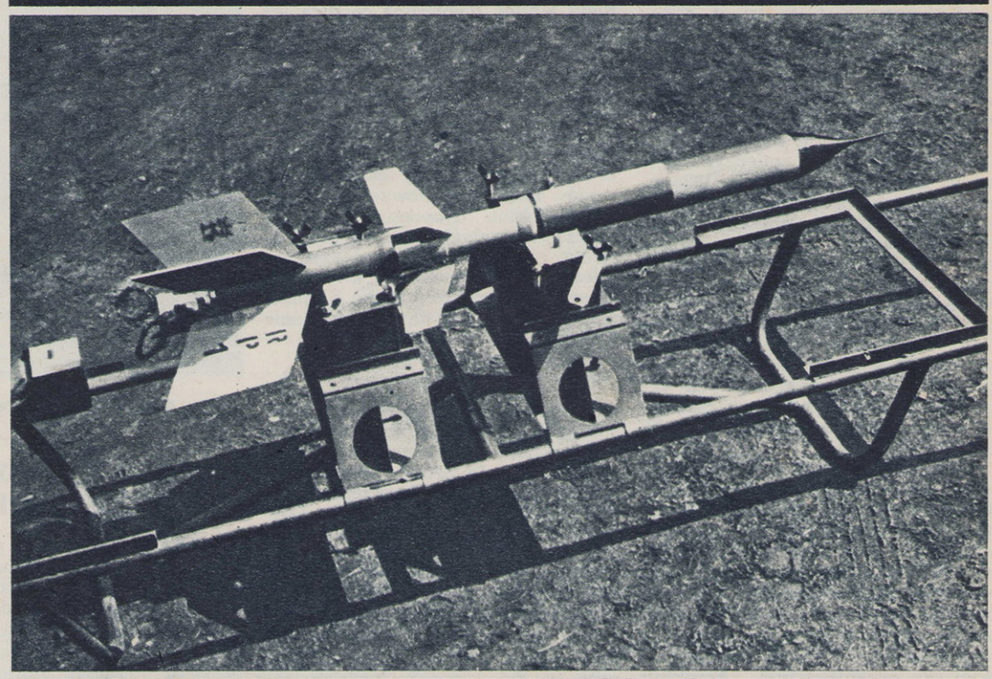
28 lutego br. Bohater Związku Radzieckiego pilot doświadczalny **G. Mosołow** na samolocie E-66 osiągnął wysokość 34 714 m, bijąc dwa rekordy świata: rekord wysokości dla samolotów i absolutny rekord wysokości.

Do najnowszych radzieckich samolotów pasażerskich należy dwusilnikowy turbośmigłowy An-24, konstrukcji inż. O. Antonowa. Na zdjęciu: An-24 na lotnisku moskiewskim.

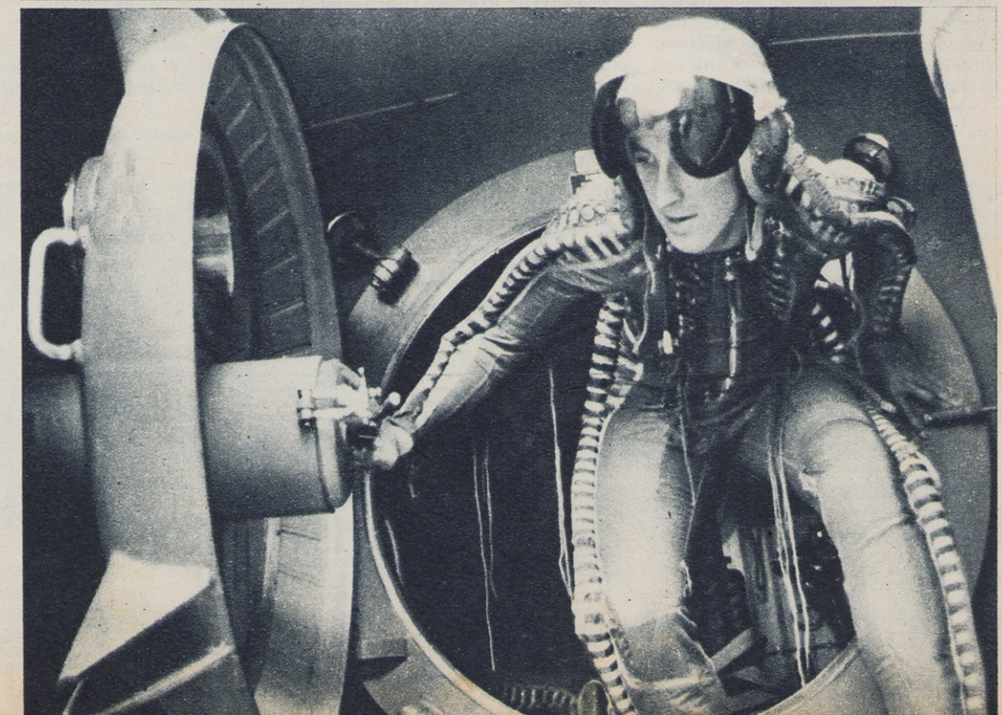
TECHNIKA RAKIETOWA I ASTRONAUTYKA W POLSCE



WYŻEJ: Fragment jednej z licznych wystaw poświęconych technice rakietowej i astronautycznej w Muzeum Techniki NOT w Warszawie. NIŻEJ: Dwuczłonowa rakieta pocztowa RP-1 opracowana w Doświadczalnym Ośrodku Rakietowym Aeroklubu PRL w Krakowie.
Foto: B. Koszewski (2)



Największymi w kraju osiągnięciami w dziedzinie biologii kosmicznej mogą się poszczycić naukowcy z Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej. Na zdjęciu: Próba nowego ubioru wysokościowego.
Foto: J. Nowacki



POLSKIE TOWARZYSTWO ASTRONAUTYCZNE

Polskie Towarzystwo Astronautyczne (PTA) — organizacja zajmująca się problemami rozwoju techniki rakietowej i astronautycznej, a także zagadnieniami związanymi z biologią kosmiczną i prawem kosmicznym. PTA zostało założone w 1954 r. Od tego czasu odbyły się trzy ogólnokrajowe Konferencje Techniki Rakietowej i Astronautyki z udziałem gości — naukowców zagranicznych. Organem PTA jest czasopismo „Astronautyka". Prezesem Polskiego Towarzystwa Astronautycznego jest obecnie prof. dr inż. Michał Łunc.

Adres: PTA, Warszawa, Plac Jedności Robotniczej — Politechnika.

DOŚWIADCZALNY OŚRODEK RAKIETOWY AEROKLUBU PRL

Ośrodek ten powstały w Krakowie w 1961 r. został rozwinięty z powstałego rok wcześniej Koła Lotniczego Techniki Rakietowej Aeroklubu Krakowskiego. W Ośrodku pracują sekcje: techniczna i biologiczno-medyczna. W ramach działalności Doświadczalnego Ośrodka Rakietowego Aeroklubu PRL opracowuje się obecnie również polską bibliografię astronautyczną. Kontynuując eksperymenty rakietowe program RM, Ośrodek przeprowadził w 1961 r. pomyślne wystrzelenie dwóch rakiet doświadczalnych RM-2C i RM-2D oraz rakiety pocztowej RP-1. Odbył się również w Krakowie kurs dla obsługi naziemnej rakiet doświadczalnych. Kierownikiem Ośrodka jest mgr Marian Markowski.

Adres: DORAPRL, Kraków 28, skrytka pocztowa 17.

KLUB TECHNIKI RAKIETOWEJ I ASTRONAUTYKI LPŻ

Klub ten powstał w 1960 r. przy Zarządzie Głównym LPŻ w Warszawie. Klub posiada odpowiedniki w Łodzi, Krakowie i Katowicach. Dotychczas KTRiA zajmował się popularyzacją naukowo-techniczną organizując akcję odczytowe. Obecnie kluby przystępują do szerszej budowy rakiet doświadczalnych oraz szkolenia instruktorów modelarstwa rakietowego. Prezesem klubu przy ZG LPŻ w Warszawie jest prof. dr inż. Zbigniew Pączkowski.

Adres: TKRiA, Zarząd Główny LPŻ, Warszawa, ul. Chocimska 14.

POLSKI KLUB IMIENIA JURIJA GAGARINA PRZY TPPR

Założony w czerwcu 1961 r. z inicjatywy Klubu Publicystów Lotnictwa i TPPR ma za zadanie popularyzację wśród społeczeństwa polskiego zagadnień techniki rakietowej i kosmonautyki, a przede wszystkim osiągnięć radzieckich. W skład Klubu wchodzą przedstawiciele wszystkich organizacji i instytucji zajmujących się popularyzacją i działalnością rakietową i astronautyczną w Polsce. Prezesem Klubu jest prof. dr inż. Muster.

Adres: Polski Klub im. Jurija Gagarina, Warszawa, ul. Kredytowa 5/7.

DZIŚ

POCZTA LOTNICZA

DLA TYCH, KTÓRZY CHCĄ IŚĆ W ŚLADY GAGARINA

KAŻDY z Was słyszał już zapewne o tym, że Jurij Gagarin, pierwszy kosmonauta świata, zanim poleciał w Kosmos zaczął lotniczą karierę jeszcze jako mały chłopiec, od modelarstwa lotniczego. Potem zdobył podstawowe wyszkolenie lotnicze w aeroklubie, aby następnie wstąpić do oficerskiej szkoły lotniczej. Zawsze i wszędzie pilnie się oczywiście uczył; dopiero będąc oficerem i latając na nowoczesnych samolotach odrzutowych mógł rozpocząć przygotowania do swego lotu w Kosmos.

Radziecki kosmonauta, mjr Gagarin, zwracając się do młodzieży polskiej za pośrednictwem gazety „Sztandar Młodych" stwierdził m. in., że „młodzież polska ma wszystkie podstawy do tego, by nie być ostatnią w szeregu zdobywców Kosmosu". Wyraził przy tym przekonanie, iż wierzy, „że w przyszłości, kiedy we wszechświat polecą karawany kosmicznych rakiet, u steru jednej z nich zasiądzie chłopak o polskim imieniu".

Wiem, że bardzo wielu z Was interesuje się lotnictwem i kosmonautyką. Jeden chciałby zostać modelarzem lotniczym, inny znów skoczkiem spadochronowym, pilotem szybowcowym, samolotowym czy balonowym; jest bardzo wielu takich, którzy chcieliby zostać oficerami lotnictwa lub kosmonautyki.

Aby jednak mogły spełnić się Wasze marzenia, musicie już dziś wejść w kontakt z aeroklubem, który działa na Waszym terenie. Aerokluby regionalne są terenowymi organami Aeroklubu PRL – jedynej w Polsce masowej organizacji społecznej, kierującej lotnictwem sportowym. APRL prowadzi działalność wyszkoleniową i sportową, rozpowszechnia wiedzę lotniczą wśród społeczeństwa.

Aerokluby regionalne znajdują się prawie we wszystkich miastach wojewódzkich i niektórych powiatowych, zaś ich komórkami organizacyjnymi są koła lotnicze, których zadaniem jest rozwijanie zainteresowania i zamiłowania społeczeństwa do lotnictwa. Każdy więc młody chłopiec czy dziewczyna znajdzie w kole lotniczym atrakcyjne formy pracy. Będziecie w nim mogli poznać historię lotnictwa, różne typy samolotów i ich budowę, meteorologię, aerodynamikę, astronautykę i inne dziedziny. Majsterkowicze będą mieli wielkie pole do popisu w modelarniach, zaopatrzonych w niezbędne narzędzia.

Aeroklub, do którego dane koło lotnicze należy, dostarczy wszelkich niezbędnych podręczników i materiałów szkoleniowych, a instruktorzy chętnie posłużą doświadczeniami, wyjaśnią Wam wszelkie kwestie sporne.

Praktyczne szkolenie lotnicze w aeroklubie może każdy z Was rozpocząć dopiero po ukończeniu 16 lat (mając za sobą już IX klasę), oczywiście po dobrym opanowaniu materiału teoretycznego w kole lotniczym i zdaniu egzaminu przed autorytatywną komisją. Naturalnie obowiązuje tu jeszcze jeden warunek: odpowiedni stan zdrowia.

Tym, którzy będą się szkolić i uzyskają w międzyczasie maturę, a zechcą wybrać zawód oficera lotnictwa, Aeroklub PRL i w tym przypadku przyjdzie z pomocą. Prowadzi on bowiem szkolenie w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego (LPW).

Lotnicze Przysposobienie Wojskowe powołane zostało w APRL właśnie w celu odpowiedniego oddziaływania na młodzież szkolną i pozaszkolną, wyrobienia w niej zamiłowania do służby w lotnictwie wojskowym oraz takich cech i sprawności, jakie powinni posiadać kandydaci na oficerów-pilotów. Zasadnicze szkolenie w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego będzie się odbywać na obozach LPW, organizowanych latem w szkołach szybowcowych i innych ośrodkach na ten cel przygotowanych oraz uzupełniająco – w miarę posiadanego czasu i możliwości dojazdu kandydatów – przez cały rok we wszystkich aeroklubach i ośrodkach APRL.

Są dwa stopnie LPW, które obejmują kolejno szkolenie szybowcowe i samolotowe:

I stopień LPW (szkolenie szybowcowe).

Na szkolenie szybowcowe w ramach LPW I stopnia przyjmowani są uczniowie klasy X szkoły średniej lub równorzędnej w wieku lat 17–18, posiadający wyszkolenie pilota szybowcowego klasy III oraz pierwszą kategorię zdrowia. Po ukończeniu szkolenia na obozie LPW, młodzi piloci obowiązani są dalej odbywać trening w aeroklubie, gdzie mają możliwości dalszego awansu i podwyższenia swych lotniczych kwalifikacji.

II stopień LPW (szkolenie szybowcowe i samolotowe).

Na szkolenie w ramach LPW II stopnia w zakresie szybowcowym przyjmowani są uczniowie ostatniej klasy szkoły średniej lub równorzędnej, posiadający ukończony I stopień LPW, pierwszą kategorię zdrowia, pozytywną opinię szkoły, a w razie przynależności – również organizacji młodzieżowej. Ponadto kandydatów obowiązuje złożenie pisemnego zobowiązania o wstąpieniu do OSL. Warunkiem przystąpienia do szkolenia praktycznego jest oprócz tego złożenie egzaminu dojrzałości. Na szkolenie samolotowe w ramach LPW II stopnia przyjmowani są piloci szybowcowi, którzy ukończyli program szybowcowy LPW II stopnia.

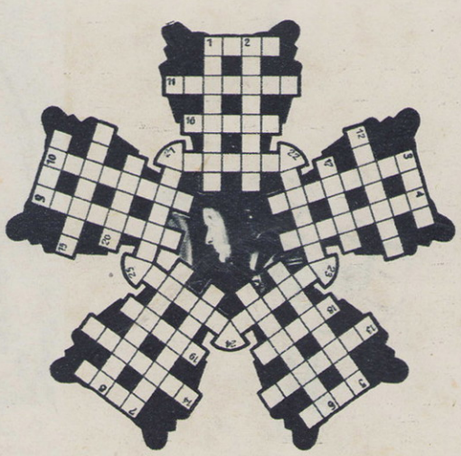
Szkolenie lotnicze w ramach LPW II stopnia prowadzone przez Aeroklub PRL kończy się egzaminem przed komisją państwową i dalej, po zdaniu go z wynikiem jak najlepszym, do OSL.

Pragniemy tu szczególnie podkreślić, że przeszkolenie w ramach LPW jest niezbędnym warunkiem przyjęcia do zawodowych Oficerskich Szkół Lotniczych. Innej drogi dostania się do OSL nie ma.

Tak więc – jak widzicie – wszystkie drogi do podniebnych czy nawet kosmicznych lotów prowadzą jedynie i wyłącznie tylko poprzez aeroklub. Od niego, od koła lotniczego aeroklubu, trzeba zacząć.

Życzymy zatem powodzenia w pracy i nauce, na drodze do umiłowanego przez Was zawodu lotniczego, a być może dla niektórych także do kosmonautyki. (ko)

Krzyżówka lotnicza



Znaczenie wyrazów:

Dośrodkowo: 1 — urządzenie ułatwiające pracę mechanika przy dużych samolotach, 2— klapka odciążająca ster, 3 — kierownica strug na skrzydle, albo do czesania, 4 — element napinający linki sterowe, 5 — pierwsze przedstawienie, 6 — urządzenia montażowe kadłubów, skrzydeł itp. zespołów samolotu, 7 — najprostszy aparat latający, 8 — wyjście z nurkowania, 9 — rodzaj statku powietrznego jak SM-1; 10. — balony sterowe.

W prawo: 1 — niemiecka kinematografia, 3 — przeważnie miłe widziany, 5 — instytucja zajmująca się pogodą, 7 — strona, „wziątka" w kartach, 9 — kierunek z róży wiatrów, 11 — dopełnienie „trzech mewek", 12 — pierwsza faza startu, 13 — Poliamid używany na damskie pończochy, 14 — modelarski, samozapłonowy, 15 — silnie uzbrojony bombowiec, 16 — ruch powietrza, 17 — niewłaściwy skład mieszanki benzynowo-powietrznej, 18 — startu, lądowania, określa kierunek, 19 — rozpoznanie, 20 — łączenie linek stalowych, 21 — silnik kosmiczny, 22 — prasowa, fotograficzna, 23 — zespół, mechanizm, 24 — dla zachowania sprawności w lataniu, 25 — wkręt do kotwiczenia samolotów.

Oprac. Julian Kaleta

Rozwiązania wyłącznie na kartkach pocztowych należy przysyłać pod adresem redakcji do dnia 27. VIII. 1961 r.

Za prawidłowe rozwiązanie wylosowane zostaną nagrody książkowe.

KĄCIK LOTNICZEJ KSIĘGARNI

Z OKAZJI ŚWIĘTA LOTNICTWA polecamy następujące książki

KARUZELA POD GWIAZDAMI

Eugeniusz Banaszczyk

Wyd. „Iskry" — 1960, str. 280, cena 25 zł.

Świetnie napisana książka omawia popularnie dzieje lotnictwa ze wszystkich czasów i epok. Tytuły rozdziałów mówią same za siebie: Antykwariat cudów, Klęski i zwycięstwa Ikarydów, Kariera wielkiej bani, Awantura między niebem a ziemią, Nasze czasy w kalejdoskopie, Karuzela pod gwiazdami. Prawdziwa encyklopedia wiedzy o lotnictwie. Książka niezbędna dla każdego sympatyka lotnictwa i lotnika.

WCZORAJ I DZIŚ LOTNICTWA WOJSKOWEGO

J. Czownicki i T. Królikiewicz

Wyd. MON – 1961, cena 15 zł.

W książce zebrano wszystko to, co o lotnictwie wojskowym każdy wiedzieć powinien: rys historyczny, postęp techniczny w tej dziedzinie, rodzaje lotnictwa w krajach socjalistycznych i na zachodzie oraz tendencje rozwojowe lotnictwa wojskowego.

ZDOBYCIE STRATOSFERY
Erich Tilgenkamp

Wyd. „Nasza Księgarnia" — 1960, str. 187, cena 20 zł.

Autor, znakomity pilot balonowy i przyjaciel prof. Piccarda, opisał wyprawy do stratosfery sławnego uczonego. Książkę, która jest interesującą biografią szwajcarskiego uczonego, uzupełniają w końcowej części opisy wypraw stratosferycznych innych aeronautów, m. in. amerykańskich. Czyta się bardzo ciekawie.

SZYBOWNICTWO NA ŚWIECIE

mgr inż. A. Albin

Biblioteczka „Skrzydlatej Polski". Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1960, str. 460, cena 35 zł.

Książka zawiera bogaty materiał informacyjny o szybownictwie w Polsce i na świecie. Omówiono w niej szybownictwo i konstrukcje szybowcowe w 32 krajach. Podano też zwięzłe informacje o FAI, odznakach szybowcowych, mistrzostwach świata i wykazy rekordów. Książka jest bogato ilustrowana.

ZARANIE LOTNICTWA POLSKIEGO

Jerzy R. Konieczny

Wyd. MON — 1961, str. 292, cena 20 zł.

Historia lotnictwa polskiego od lat najdawniejszych do 1914 r. W 4 rozdziałach: Od legend do pierwszych rakiet, Balony latają, Pierwsze skrzydła i pierwsze wzloty oraz Narodziny lotnictwa polskiego autor przedstawia wyczerpująco wysiłki Polaków w dziedzinie opanowania przestworzy. Książkę uzupełniają: kalendarz historyczny omawianego okresu, przypisy oraz indeks nazwisk. Pierwsza tak szeroko ujęta publikacja na ten temat w Polsce.

ROZPOZNAWANIE SAMOLOTÓW, SZYBOWCÓW I ŚMIGŁOWCÓW

mgr inż. Andrzej Glass

Biblioteczka „Skrzydlatej Polski" dla harcerskich drużyn lotniczych i kół lotniczych APRL.

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1960, str. 256, cena 12 zł.

Mały podręcznik wiedzy o samolotach, szybowcach i śmigłowcach; zasady ich rozpoznawania, cechy charakterystyczne, budowa i przegląd różnych typów maszyn (zdjęcia + sylwetki i krótki opis z danymi) Polski, Związku Radzieckiego, Czechosłowacji, Węgier i Jugosławii. Książeczkę uzupełniają: harcerskie sprawności lotnicze, sportowe i wojskowe odznaki lotnicze. Przeznaczona przede wszystkim dla młodzieży harcerskich drużyn lotniczych i kół lotniczych Aeroklubu PRL.

EKONOMIKA TRANSPORTU LOTNICZEGO

Bogusław Kalestyński

Wydawnictwa Komunikacji Łączności, 1961, str. 306, cena 25 zł.

W książce omówiono cechy lotnictwa komunikacyjnego pod względem gospodarczym, politycznym i militarnym. Omówiono ekonomiczno-prawny statut przedsiębiorstw lotniczych, ich podział i organizację, podstawy prawne międzynarodowej komunikacji lotniczej i rynek lotniczy. Uwzględniono tu także zasady przewozu samolotami wszelkiego rodzaju ładunków, zasady ustalania taryf krajowych jak i międzynarodowych oraz zasady ustalania rozkładu lotów.

KSIĄŻKI TE MOŻNA NABYĆ W KSIĘGARNIACH „DOMU KSIĄŻKI".

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Adres redakcji:
Warszawa 10,
ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

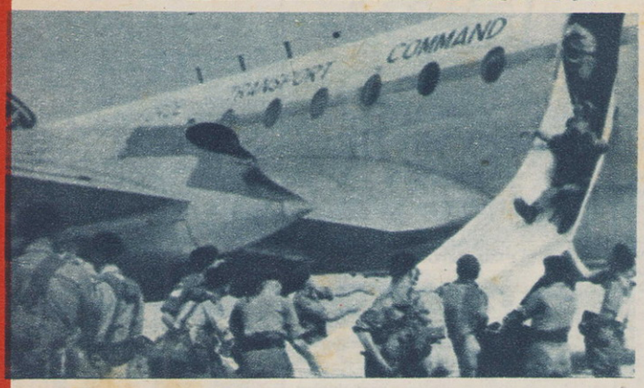
Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 10.VIII.1961 R. Zam. 5525/C S-11

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ANGIELSCY SPADOCHRONIARZE W KUWEJCIE



Spadochroniarze angielscy 2 batalionu specjalnego pułku desantowego wyładowują się z turbośmigłowej „Britannii" na jednym z lotnisk w Kuwejcie. W ten sposób angielscy imperialiści próbują ratować resztki swych wpływów na arabskim Środkowym Wschodzie

Foto: „The Aeroplane and Astronautics"

TUPOLEW I BRYTYJSCY PRZEMYSŁOWCY

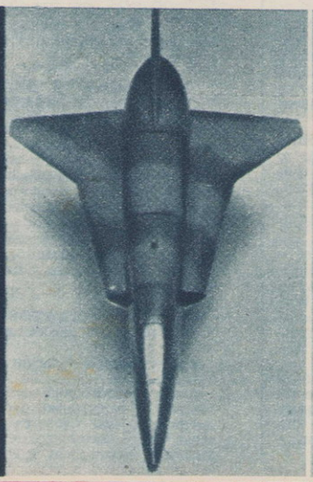
— A więc, panowie, te kuliste obiekty, które widzimy na tacy, są kulinarnymi prototypami nowych radzieckich statków kosmicznych — powiedział z humorem sławny radziecki konstruktor A. N. Tupolew (trzeci od lewej) w czasie spotkania z brytyjskimi przemysłowcami lotniczymi na wystawie przemysłu brytyjskiego w Moskwie.

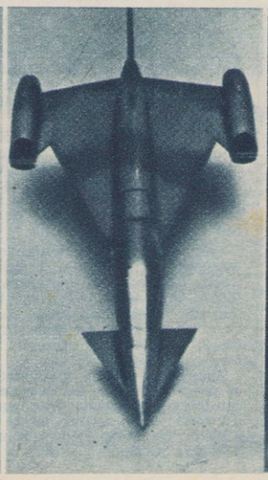
Foto: „Aeronautics"

SAMOLOTY JUTRA

Na zdjęciach (pierwsze dwa) modele projektowanych samolotów szturmowych skróconego startu wytwórni angielskiej Short. Zdjęcie trzecie przedstawia model samolotu pionowego startu opracowany w amerykańskich zakładach General-Electric.

Foto: „Aero" i „Flugwelt"

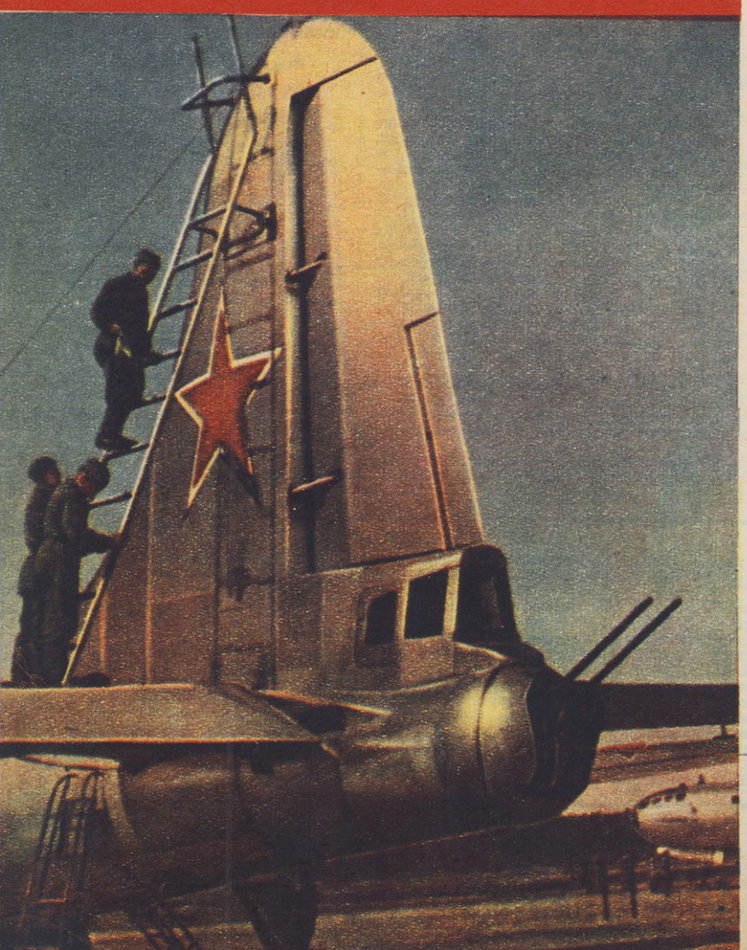




GOTÓW DO LOTU

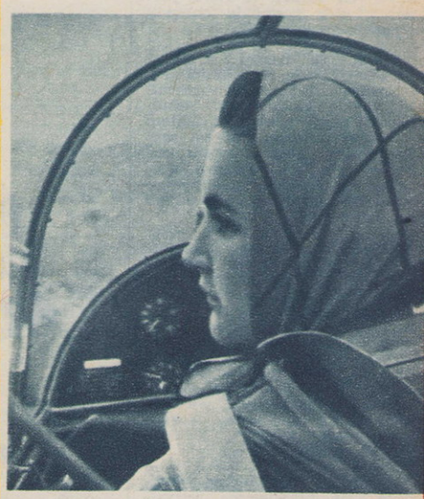
Remont bieżący bombowca zakończony. Jeszcze ostatnie, „kosmetyczne" już poprawki i maszyna będzie całkowicie gotowa do lotu. Teraz przejmą ją doświadczone ręce radzieckich pilotów.

Foto: „Krylia Rodiny"



Bez słów

PRZED STARTEM



O czym myśli przed startem ta miłutka szybowniczka czechosłowacka? Z pewnością o tym, aby instruktor po wylądowaniu był z niej zadowolony.

Foto: „Kridla vlasti"

Nowy szybowiec fiński

Fińscy konstruktorzy — Tuomo Tervo, Jorma Jalkanen i Kurt Hedström zbudowali nowy szybowiec wyczynowy klasy standard, PIK-16 „Vasama" (Strzała), o usterzeniu motylkowym. Na szybowcu tym jeden z konstruktorów, J. Jalkanen, ustanowił nowy rekord Finlandii w locie na trójkącie 300 km — 86,6 km/h.

Foto: „Ilmailu"